Agence métropolitaine de transport

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2010/2011/2012

ADOPTÉ — 6 novembre 2009

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ADM	Aéroports de Montréal
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CCC	Centre de contrôle centralisé
CET	Centre d'exploitation des trains
CFCP	Chemins de fer Canadien Pacifique
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
COS	Centre d'opération et de surveillance
CPTAQ	Commission de la protection du territoire agricole du Québec
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DAT	Distributrice automatique de titres
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NJT	New Jersey Transit
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun
PPU	Programme particulier d'urbanisme
PTI	Programme triennal d'immobilisations
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTC	Réseau de transport de la capitale
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTM-A	Réseau de transport métropolitain-Autobus
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs
SHM	Société de Havre de Montréal
SLR	Système léger sur rail
SPFL	Société des ponts fédéraux limitée
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
SRB	Service rapide par bus
STI	Système de transport intelligent
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TCV	Terminus Centre-ville
TOD	Transit Oriented Development
VAE	Voiture à alimentation électrique
VGQ	Vérificateur général du Québec

Imaginer, étudier, bâtir le réseau de transport collectif de demain

Les deux grands projets qui ont fait l'objet d'une annonce cet automne illustrent parfaitement notre travail de planification du transport en commun dans la grande région de Montréal. Ces deux grands projets sont l'arrivée progressive des 160 nouvelles voitures de trains de banlieue, et la création du bureau de projet pour le prolongement de métro.

Dans le premier cas, voici un projet annoncé en 2007, qui est passé par toutes les étapes d'études et de réalisation, pour aboutir à la mise en service de la première rame en novembre 2009. Trois ans largement mis à profit pour résoudre durablement les problèmes de capacité d'accueil du réseau de trains de banlieue. S'arrimant à la commande de 20 locomotives bimodes, cet important investissement vient en effet accroître grandement la capacité d'accueil des lignes actuelles, tout en alimentant en rames la future ligne du Train de l'Est. La patience des clients est en voie d'être récompensée.

Dans le second cas, nous sommes à l'aube d'un projet qui fait rêver tout planificateur en transport : l'étude du prolongement de trois des cinq lignes du réseau de métro, de quoi changer complètement le paysage du transport collectif de la région métropolitaine. Un projet capable de restructurer le territoire, de dynamiser l'économie. Un projet dans lequel l'AMT mettra à profit son expertise acquise en matière de gestion de grands projets, et qui s'inscrira dans sa démarche de définir un réseau de transport collectif métropolitain intégré, moderne et efficace.

Le PTI 2010-2011-2012, une réponse concrète aux défis de mobilité

La liste des projets est riche. Citons comme exemples la construction des sites de garage et d'entretien du matériel roulant du réseau de trains de banlieue, la desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E. Trudeau, l'amélioration des infrastructures ferroviaires, l'agrandissement des stationnements, ou encore l'amélioration de l'information à la clientèle par le recours aux systèmes de transport intelligent. Entre les projets en cours de réalisation ou à l'étude, c'est près de 150 projets et études qui sont sur la table, pour une estimation globale de 3 milliards de dollars. Le PTI porte un regard global sur toute la région métropolitaine, et propose des solutions ancrées dans la réalité de chaque milieu de vie.

Les transports collectifs, un choix de société

Pour chaque projet, nous devons toujours travailler bien en amont, analyser les besoins, anticiper les croissances de déplacement, mener des études complètes, superviser la construction ou la fabrication, avant qu'un projet se concrétise sur le terrain. De tels projets requièrent aussi souvent de grands investissements : pour les réaliser, il faut donc des décisions courageuses de la part des gouvernants, et un appui fort des citoyens.

Avec la montée de la congestion urbaine, qui fait craindre des conséquences environnementales et économiques toujours plus difficiles, ces deux conditions sont réunies, et l'investissement dans le transport collectif devient une priorité sociale. Désormais, que ce soit dans le matériel roulant ou les infrastructures, les investissements ne se font plus dans une perspective à court terme, mais se font en fonction d'une vision à long terme, basée sur un horizon de 40 ou 50 ans. Une nouvelle vision qui est aussi un engagement pour l'avenir.

Table des matières

LE PTI 2010-2011-2012 EN BREF 10

SYNTHÈSE DU PTI 2010-2011-2012 15

PROJETS D'IMMOBILISATIONS (PTI 2010-2011-2012) 21

RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS 23

RÉSEAU DE MÉTRO 25

Projets admissibles à une subvention 27
Bureau de projet – Développement du réseau de métro 27
Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé 28

AUTRES MODES GUIDÉS 29

Projet admissible à une subvention 31
Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR 31

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE 33

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN 35

Projets autorisés 37
Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR-90) – Ligne Montréal/Deux-Montagnes 37
Acquisition de 160 voitures passagers neuves à deux étages 37
Acquisition de 20 locomotives neuves bimodes 38
Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR-90) – Étude 38
Système de surveillance des mouvements de train – Étude 38
Fiabilisation et amélioration des locomotives F-59 39

Projets admissibles à une subvention 40
Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant 40
Révision des voitures passagers de série 700 42
Révision des voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600 42
Location/acquisition et réfection de 25 voitures et 7 locomotives 43
Acquisition de 17 voitures neuves à deux étages 43
Acquisition de 3 locomotives bimodes neuves 44
Véhicules d'entretien de la caténaire et d'intervention en cas d'urgence 44

INFRASTRUCTURES COMMUNES 45

Projets autorisés 47
Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue 47
Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount 47
Réaménagement de la gare Montréal-Ouest – Étude 48
Travaux d'infrastructures dans les corridors du CFCP 48
Modernisation des systèmes électriques de la caténaire – Étude 49
Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude 49
Programme Réno-structures – Ponts 49

Projets admissibles à une subvention 50
Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Corridor Deux-Montagnes et tronçon Vaudreuil-Rigaud 50
Acquisition d'emprises et d'installations ferroviaires 50
Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil 50
Gare intermodale Lucien-L'Allier 51
Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier 52
Abris de trains aux différents sites de garage de nuit 52
Programme Réno-tunnel 52

LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES 53

Projet autorisé 55
Gare A-13 – Étude 55

Projets admissibles à une subvention 56
Prolongement du service de la ligne Montréal/Deux-Montagnes vers Saint-Eustache 56
Installation d'une plate-forme d'inspection automatisée au site de garage Saint-Eustache 56
Gare Île-Bigras – Réhabilitation 56
Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement 57
Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds 57
Étagement de la jonction de l'Est 57
Gare Sunnybrooke – Aménagement d'un quai 57

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD 59

Projet autorisé 61
Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché 61

Projets admissibles à une subvention 62
Infrastructures pour un service accru à Hudson 62
Gare Vaudreuil – Aménagement permanent 62
Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement 62
Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement 63
Allongement des quais – Phase III 63
Gare Mont-Royal – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2 63
Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires 64

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME 65

Projets autorisés 67
Gare Blainville – Agrandissement du stationnement – Étude 67
Gare Sainte-Thérèse – Agrandissement du stationnement – Étude 67
Gare Rosemère – Agrandissement du stationnement et amélioration de l'accessibilité – Étude 67
Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude 68
Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité et avant-projet 68

Projets admissibles à une subvention 69
Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement 69
Aménagement de la gare Mirabel 69
Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accessibilité 70
Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal 70
Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme 71
Réfection des quais – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme 71
Garage Saint-Antoine – Ajout d'une voie de garage 71

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE 73

Projets autorisés 75
Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert 75
Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire 75

Projets admissibles à une subvention 76
Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent 76
Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent 76
Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent 76
Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent 77

LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC 79

Projets autorisés 81
Gare Lachine-Victoria – Étude 81
Gare Kahnawake – Étude 81

Projets admissibles à une subvention 82
Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle 82
Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent 82
Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent 82
Gare Delson – Aménagement permanent 83
Site de garage Delson-Candiac – Aménagement permanent 83
Gare Candiac – Aménagement permanent 83

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU 85

Projets autorisés 87
Train de l'Est 87
Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-É.-Trudeau vers le centre-ville – Étude 88
Desserte secteur de L'Assomption – Avant-projet 88
Desserte secteur Montréal/Chambly-Marieville – Études d'opportunité et de marché 88
Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité 89
Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité 89
Développement du réseau de trains de banlieue – Étude 90
Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité 90
Desserte secteur La Prairie - Études d'opportunité et de faisabilité 90

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS 91

INFRASTRUCTURES COMMUNES 93

Projet autorisé 95
Entretien majeur des équipements métropolitains 95

Projet admissible à une subvention 96
Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus 96

AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX 97
Projet autorisé 99
Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs 99
Projets admissibles à une subvention 100
Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval 100
Stationnement Terrebonne – Terrain satellite 100
AXES A-20 ET ROUTE 132 101
Projets autorisés 103
Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles - Étude 103
Axe en site propre Bord-de-l'Eau–Roland-Therrien–de la Savane – Étude 103
Projets admissibles à une subvention 104
Terminus et stationnement Sainte-Julie 104
Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles 104
Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly-Saint-Hubert – Phases I et II 105
Stationnements incitatifs dans le corridor de la route 132 à Varennes 105
AXES A-10 ET A-BONAVENTURE 107
Projets autorisés 109
Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Étude 109
Amélioration du corridor Taschereau – Étude 109
Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude 110
Projets admissibles à une subvention 111
Corridor métropolitain Bonaventure 111
Route 132 secteurs Delson et Saint-Constant – Voie réservée et stationnements 111
Stationnement La Prairie – Agrandissement 112
AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE - EST DE MONTRÉAL 113
Projets autorisés 115
Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny – Études complémentaires 115
Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC L'Assomption – Étude 115
Projets admissibles à une subvention 116
Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles 116
Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles 116
Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre 117
Stationnement incitatif – L'Assomption 117
DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU 119
Projets autorisés 121
Développement du RTM-Autobus – Études particulières 121
Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains 121
Voie réservée route 116 – Étude 121
Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/ Saint-Laurent – Étude 122
Agrandissement du stationnement Namur – Étude 122
Stationnement incitatif dans le corridor de l'A-30 - Secteurs Contrecœur et Verchères – Étude 122
Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude 123
Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Haut-Saint-Laurent – Étude 123
Projets admissibles à une subvention 124
Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage 124
RTM-Autobus – Mesures préférentielles 125
Stationnement Châteauguay – Agrandissement 125
INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE 127
AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE 128
Projets autorisés 129
Information Internet et calculateur de trajets métropolitains 129
Implantation de systèmes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs de l'AMT – Étude 129
Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon 130
Billetterie métropolitaine du terminus Cartier – Relocalisation et réaménagement 130
Vélostations au terminus Longueuil et à la gare Deux-Montagnes – Étude 130
Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II 131
Projets admissibles à une subvention 132
Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable 132
Intégration de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT 132
Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II 133
Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains 133
Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II 133
Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares 134

Programme d'ajout d'abris RTM-Autobus 134
Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations de l'AMT 134

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION 135

Projets autorisés 136
Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes 136
Automatisation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales 136
Refonte de l'infrastructure aux technologies de l'information 137
Réseau intégré de télécommunications – Étude 137
Modernisation du système de sonorisation – Étude 137
Système de télésurveillance et d'acquisition de données pour trains de banlieue – Étude 138

Projets admissibles à une subvention 139
Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS 139
Sécurité des infrastructures et des systèmes 139

ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE 141

Projets admissibles à une subvention 142
Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant 142
Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue 143

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ 145

Projets autorisés 146
Amélioration des mesures de sûreté et de sécurité 146
Bornes d'identification de véhicules – Étude 146
Plans de mesures d'urgence des sites de la ligne de l'Est et dans le tunnel Mont-Royal – Étude 147
Radiocommunications – Tunnel Mont-Royal – Étude 147

Projets admissibles à une subvention 148
Achat de véhicules auto-patrouille 148
Installation de systèmes de sécurité sur distributrices automatiques de titres OPUS 148

FINANCEMENT PROJETS INSCRITS AU PTI 2010-2011-2012 149

ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS 153

ANNEXE B INITIATIVES PROPOSÉES PAR LES PARTENAIRES EXTERNES 157

AMÉLIORER DE FAÇON CONTINUE L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Afin de remplir sa mission, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) planifie des projets de développement des infrastructures de transport en commun, présentés chaque année dans son Programme triennal d'immobilisations (PTI). Le PTI 2010-2011-2012 fait donc état des projets planifiés, selon un découpage en deux grandes catégories : les projets autorisés et les projets admissibles à une subvention. Les projets sont répartis en six grandes catégories qui reflètent les grands champs d'action de l'AMT, à savoir le réseau de métro et autres modes guidés, le réseau de trains de banlieue, le réseau de transport métropolitain-autobus, les innovations et les améliorations aux services offerts à la clientèle, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, et la sûreté et la sécurité. Chaque projet comprend une description des travaux, appuyée de son impact financier estimé.

Projets autorisés :

projets ou études financés à 100 % par l'AMT ou dont le financement a été confirmé par le MTQ ou une autre entité.

Projets admissibles à une subvention :

projets pour lesquels aucune autorisation n'a encore été confirmée par le MTQ ou une autre entité.

Le PTI 2010-2011-2012 en bref

PROGRAMMATION AMT : 3 251,690 M$ (TABLEAU 1)

• 1 172,810 M$ en projets autorisés • 2 078,880 M$ en projets admissibles à une subvention

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

• 33,41 M$ de contributions municipales au Fonds d'immobilisations en 2010, en hausse de 7,2 % par rapport au budget 2009

PROJETS AUTORISÉS

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 1 097,166 M$

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN : 607,198 M$

- Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR-90) – Ligne Montréal/Deux-Montagnes
- Acquisition de 160 voitures passagers neuves à deux étages
- Acquisition de 20 locomotives neuves bimodes
- Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR-90) – Étude
- Système de surveillance des mouvements de train – Étude
- Fiabilisation et amélioration des locomotives F-59

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 70,255 M$

- Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue
- Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount
- Réaménagement de la gare Montréal-Ouest – Étude
- Travaux d'infrastructures dans les corridors du CFCP
- Modernisation des systèmes électriques de la caténaire – Étude
- Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude
- Programme Réno-structures – Ponts

LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES : 0,150 M$

- Gare A-13 – Étude

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD : 0,200 M$

- Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME : 1,717 M$

- Gare Blainville – Agrandissement du stationnement – Étude
- Gare Sainte-Thérèse – Agrandissement du stationnement – Étude
- Gare Rosemère – Agrandissement du stationnement et amélioration de l'accessibilité – Étude
- Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude
- Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité et avant-projet

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE : 21,966 M$

- Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert
- Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC : 0,300 M$

- Gare Lachine-Victoria – Étude
- Gare Kahnawake – Étude

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 395,380 M$

- Train de l'Est
- Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-É.-Trudeau vers le centre-ville – Étude
- Desserte secteur de L'Assomption – Avant-projet
- Desserte secteur Montréal/Chambly-Marieville – Études d'opportunité et de marché
- Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité
- Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité
- Développement du réseau de trains de banlieue – Étude
- Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité
- Desserte secteur La Prairie – Études d'opportunité et de faisabilité

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS : 9,409 M$

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 5,539 M$

Entretien majeur des équipements métropolitains

AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX : 0,200 M$

Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs

AXES A-20 ET ROUTE 132 : 0,200 M$

Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude

Axe en site propre Bord-de-l'Eau–Roland-Therrien–de la Savane – Étude

AXES A-10 ET A-BONAVENTURE : 0,570 M$

Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Étude

Amélioration du corridor Taschereau – Étude

Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude

AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE - EST DE MONTRÉAL : 0,325 M$

Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny – Études complémentaires

Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC L'Assomption – Étude

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 2,575 M$

Développement du RTM-Autobus – Études particulières

Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains

Voie réservée route 116 – Étude

Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Ville Saint-Laurent – Étude

Agrandissement du stationnement Namur – Étude

Stationnement incitatif dans le corridor de l'A-30 – Secteurs Contrecœur et Verchères – Étude

Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude

Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Haut-Saint-Laurent – Étude

INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 58,413 M$

AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 9,713 M$

Information Internet et calculateur de trajets métropolitains

Implantation de systèmes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs de l'AMT – Étude

Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon

Billetterie métropolitaine du terminus Cartier – Relocalisation et réaménagement

Vélostations au terminus Longueuil et à la gare Deux-Montagnes – Étude

Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION : 48,700 M$

Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes

Automatisation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales

Refonte de l'infrastructure aux technologies de l'information

Réseau intégré de télécommunications – Étude

Modernisation du système de sonorisation – Étude

Système de télésurveillance et d'acquisition de données pour trains de banlieue – Étude

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ : 7,822 M$

Amélioration des mesures de sûreté et de sécurité

Bornes d'identification de véhicules – Étude

Plans de mesures d'urgence des sites de la ligne de l'Est et dans le tunnel Mont-Royal – Étude

Radiocommunications – Tunnel Mont-Royal – Étude

PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION

RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS : 42,200 M$

RÉSEAU DE MÉTRO : 32,000 M$

- Bureau de projet – Développement du réseau de métro
- Ligne 2 orange – Station Montmorency - Agrandissement du stationnement étagé

AUTRES MODES GUIDÉS : 10,200 M$

- Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway–tram-train–SLR

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 1 350,502 M$

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN : 468,901 M$

- Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant
- Révision des voitures passagers de série 700
- Révision des voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600
- Location/acquisition et réfection de 25 voitures et 7 locomotives
- Acquisition de 17 voitures neuves à deux étages
- Acquisition de 3 locomotives bimodes neuves
- Véhicules d'entretien de la caténaire et d'intervention en cas d'urgence

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 465,004 M$

- Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Corridor Deux-Montagnes et tronçon Vaudreuil-Rigaud
- Acquisition d'emprises et d'installations ferroviaires
- Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil
- Gare intermodale Lucien-L'Allier
- Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier
- Abris de trains aux différents sites de garage de nuit
- Programme Réno-tunnel

LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES : 108,680 M$

- Prolongement du service de la ligne Montréal/Deux-Montagnes vers Saint-Eustache
- Installation d'une plate-forme d'inspection automatisée au site de garage Saint-Eustache
- Gare Île-Bigras – Réhabilitation
- Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement
- Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds
- Étagement de la jonction de l'Est
- Gare Sunnybrooke – Aménagement d'un quai

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD : 31,326 M$

- Infrastructures pour un service accru à Hudson
- Gare Vaudreuil – Aménagement permanent
- Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement
- Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement
- Allongement des quais – Phase III
- Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2
- Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME : 199,744 M$

- Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement
- Aménagement de la gare Mirabel
- Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accessibilité
- Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal
- Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme
- Réfection des quais – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme
- Garage Saint-Antoine – Ajout d'une voie de garage

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE : 25,162 M$

- Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent
- Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent
- Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent
- Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC : 51,685 M$

- Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle
- Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent
- Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
- Gare Delson – Aménagement permanent
- Site de garage Delson-Candiac – Aménagement permanent
- Gare Candiac – Aménagement permanent

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS : 546,742 M$

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 200,000 M$

- Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus

AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX : 160,981 M$

- Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval
- Stationnement Terrebonne – Terrain satellite

AXES A-20 ET ROUTE 132 : 19,834 M$

- Terminus et stationnement Sainte-Julie
- Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles
- Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly–Saint-Hubert – Phases I et II
- Stationnements incitatifs dans le corridor de la route 132 à Varennes

AXES A-10 ET A-BONAVENTURE : 133,194 M$

- Corridor métropolitain Bonaventure
- Route 132 secteurs Delson et Saint-Constant – Voie réservée et stationnements
- Stationnement La Prairie – Agrandissement

AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE - EST DE MONTRÉAL : 26,247 M$

- Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles
- Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles
- Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre
- Stationnement incitatif – L'Assomption

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 6,486 M$

- Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage
- RTM-Autobus – Mesures préférentielles
- Stationnement Châteauguay – Agrandissement

INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 43,797 M$

AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 32,252 M$

- Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable
- Intégration de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT
- Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II
- Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains
- Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II
- Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares
- Programme d'ajout d'abris RTM-Autobus
- Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations de l'AMT

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION : 11,545 M$

- Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS
- Sécurité des infrastructures et des systèmes

ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE : 95,127 M$

- Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant
- Engagement d'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ : 0,512 M$

- Achat de véhicules auto-patrouille
- Installation de systèmes de sécurité sur les distributrices automatiques de titres OPUS

TABLEAU 1

Sommaire du Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012 de l'AMT

(en milliers de $)	PROJETS EN COURS	2010-2011-2012		TOTAL	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS			
	DÉPENSES AU 01/01/2010	PROJETS AUTORISÉS	PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION	PROJETS 2010-2012	PROJETS AUTORISÉS	PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION	TOTAL	%
RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS								
Réseau de métro	200.0	-	31 800.0	31 800.0	-	-	32 000.0	75.8%
Autres modes guidés	-	-	10 200.0	10 200.0	-	-	10 200.0	24.2%
TOTAL	**[illegible]**	**-**	**42 000,0**	**42 000,0**	**-**	**-**	**42 200,0**	**100,0%**
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE								
Flotte de trains de banlieue et centres d'entretien	329 182.0	315 797.0	324 119.0	639 916.0	11 710.0	95 291.0	1 076 099.0	44.0%
Infrastructures communes	27 025.0	57 580.0	450 654.0	508 234.0	-	-	535 259.0	21.9%
Ligne Montréal/Deux-Montagnes	6 236.0	100.0	102 494.0	102 594.0	-	-	108 830.0	4.4%
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	1 268.0	200.0	30 058.0	30 258.0	-	-	31 526.0	1.3%
Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	9 054.0	1 316.0	191 091.0	192 407.0	-	-	201 461.0	8.2%
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	14 418.0	13 559.0	19 151.0	32 710.0	-	-	47 128.0	1.9%
Ligne Montréal/Delson-Candiac	4 399.0	300.0	47 286.0	47 586.0	-	-	51 985.0	2.1%
Développement et consolidation du réseau								
Train de l'Est	135 000.0	255 000.0	-	255 000.0	-	-	390 000.0	15.9%
Autres	1 680.0	3 700.0	-	3 700.0	-	-	5 380.0	0.2%
TOTAL	**529 252,0**	**647 033,0**	**1 164 883,0**	**1 812 415,6**	**11 710,0**	**95 291,0**	**2 447 008,0**	**100,0%**
RTM AUTOBUS								
Infrastructures communes	2 689.0	3 600.0	199 250.0	202 850.0	-	-	205 539.0	37.0%
Axes A-25 et boulevard Pie-IX	3 411.0	150.0	92 939.0	93 089.0	-	64 681.0	161 181.0	29.0%
Axes A-20 et route 132	3 059.0	200.0	16 775.0	16 975.0	-	-	20 034.0	3.6%
Axes A-10 et A-Bonaventure	513.0	570.0	103 559.0	104 129.0	-	29 122.0	133 764.0	24.1%
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal	13 624.0	200.0	12 748.0	12 948.0	-	-	26 572.0	4.8%
Développement et consolidation du réseau	1 248.0	1 975.0	5 838.0	7 813.0	-	-	9 061.0	1.6%
TOTAL	**24 544,0**	**6 695,0**	**431 109,0**	**437 804,0**	**-**	**93 803,0**	**556 151,0**	**100,0%**
INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE								
Amélioration de l'information et des services offerts à la clientèle	5 070.0	6 040.0	18 266.0	24 306.0	-	12 589.0	41 965.0	41.1%
Système d'aide à l'exploitation	10 875.0	32 435.0	10 197.0	42 632.0	-	738.0	60 245.0	58.9%
TOTAL	**15 945,0**	**38 475,0**	**28 463,0**	**66 938,0**	**-**	**13 327,0**	**102 210,0**	**100,0%**
ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE								
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	1 540.0	-	93 587.0	93 587.0	-	-	95 127.0	100.0%
TOTAL	**1 540,0**	**-**	**93 587,0**	**93 587,0**	**-**	**-**	**95 127,0**	**100,0%**
SÛRETÉ ET SÉCURITÉ								
Sûreté et sécurité	2 050.0	5 772.0	512.0	6 284.0	-	-	8 334.0	100.0%
TOTAL	**2 050,0**	**5 772,0**	**512,0**	**6 284,0**	**-**	**-**	**8 334,0**	**100,0%**
TOTAL GLOBAL	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**11 710,0**	**202 421,0**	**[illegible]**	**100,0%**

Le Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2010-2011-2012 et années ultérieures présente des investissements totaux de 3 251,690 M$, soit 1 172,810 M$ pour les projets autorisés et 2 078,880 M$ pour les projets admissibles à une subvention. Le budget des projets pour 2010 est de 827,483 M$, dont 456,882 M$ admissibles à une subvention. Certains projets comportent des engagements ultérieurs à 2012, totalisant des investissements projetés de 214,131 M$.

Les subventions accordées antérieurement par le MTQ ont permis à l'AMT de réaliser ou d'amorcer de nombreux projets. Le PTI 2010-2011-2012 met l'accent sur le développement à long terme ainsi que sur le maintien du patrimoine actuel des services de transport métropolitain.

Pour 2010, l'AMT prévoit des contributions municipales de 33,41 M$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 7,2 % par rapport au budget 2009. Elles serviront à financer la part payable par ce Fonds. Ces augmentations découlent de la hausse importante du rôle d'évaluation foncière. Pour la majorité des projets, le MTQ assume 75 % des dépenses admissibles en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Pour 2011, l'AMT prévoit que des contributions municipales de 35,96 M$ seront versées au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 7,6 % par rapport au budget 2010.

TABLEAU 2

Évaluation des contributions municipales en fonction de la richesse foncière uniformisée (RFU)

	PRÉVISION 2011		BUDGET 2010		BUDGET 2009		VARIATION	VARIATION
(en milliers de $)	$	%	$	%	$	%	2011 vs 2010	2010 vs 2009
Conseil d'agglomération de Montréal	19 960	55,5%	18 733	56,1%	17 834	57,2%	6,5%	5,0%
Conseil d'agglomération de Longueuil	3 624	10,1%	3 431	10,3%	3 110	10,0%	5,6%	10,3%
Ville de Laval	3 526	9,8%	3 196	9,6%	2 960	9,5%	10,3%	8,0%
Couronne sud	3 032	8,4%	2 763	8,3%	2 509	8,0%	9,7%	10,1%
Couronne nord	4 882	13,6%	4 428	13,3%	3 990	12,8%	10,3%	11,0%
Couronne ouest	939	2,6%	861	2,6%	775	2,5%	9,1%	11,1%
TOTAL	**35 963**	**100,0%**	**33 412**	**100,0%**	**31 178**	**100,0%**	**7,6%**	**7,2%**

TABLEAU 3

Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012

RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS

RÉFÉRENCE INTERNE	(en milliers de $)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2010	2010	2011	2012	TOTAL 2010-2011-2012	APRÈS 31-12-2012	TOTAL
RÉSEAU DE MÉTRO									
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
2000-0001	Bureau de projet – Développement du réseau de métro	100%	200,0	4 500,0	4 000,0	3 300,0	11 800,0	0,0	12 000,0
2000-1007	Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé	75%	0,0	500,0	19 500,0	0,0	20 000,0	0,0	20 000,0
TOTAL			**200,0**	**5 000,0**	**23 500,0**	**3 300,0**	**31 800,0**	**0,0**	**32 000,0**
AUTRES MODES GUIDÉS									
PROJET ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION									
5000-6007	Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway–tram-train–SLR	100%	0,0	2 000,0	4 200,0	4 080,0	10 280,0	0,0	10 280,0
TOTAL			**0,0**	**2 000,0**	**4 200,0**	**4 080,0**	**10 280,0**	**0,0**	**10 280,0**
TOTAL – RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL ET AUTRES MODES GUIDÉS			**200,0**	**7 000,0**	**27 700,0**	**7 380,0**	**42 080,0**	**0,0**	**42 280,0**

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉFÉRENCE INTERNE	(en milliers de $)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2010	2010	2011	2012	TOTAL 2010-2011-2012	APRÈS 31-12-2012	TOTAL
FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN									
PROJETS AUTORISÉS									
1100-5003	Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR90) – Ligne Montréal/Deux-Montagnes	0%	6 035,0	1 400,0	0,0	0,0	1 400,0	0,0	7 435,0
1900-5001	Acquisition de 160 voitures passagers neuves à deux étages	75%	210 983,0	114 314,0	27 707,0	10 419,0	152 440,0	4 507,0	367 930,0
1900-5002	Acquisition de 20 locomotives neuves bimodes	75%	62 280,0	18 467,0	73 702,0	66 588,0	158 057,0	8 013,0	228 103,0
1100-5004	Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR-90) – Étude	0%	0,0	200,0	400,0	0,0	600,0	0,0	600,0
1900-6001	Système de surveillance des mouvements de train – Étude	0%	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
1900-5507	Fabrication et amélioration des locomotives F-59	0%	0,0	1 000,0	0,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1100-6001 1200-6003	Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant	75%	42 500,0	107 000,0	98 741,0	63 887,0	269 386,0	44 573,0	355 400,0
1200-5004	Révision des voitures passagers de série 700	75%	1 382,0	2 325,0	5 322,0	0,0	7 647,0	0,0	9 029,0
1500-5004	Révision des voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600	75%	20,0	295,0	295,0	295,0	885,0	0,0	905,0
1900-5003	Location/acquisition et réfection de 25 voitures et 7 locomotives	47%	5 545,0	3 540,0	2 090,0	0,0	5 630,0	0,0	11 175,0
1900-5004	Acquisition de 17 voitures neuves à deux étages	75%	0,0	0,0	318,0	17 981,0	18 299,0	35 952,0	54 251,0
1900-5005	Acquisition de 3 locomotives bimodes neuves	75%	0,0	210,0	12 384,0	9 078,0	21 672,0	14 774,0	36 446,0
1900-5006	Véhicules d'entretien de la caténaire et d'intervention en cas d'urgence	75%	0,0	836,0	836,0	0,0	1 672,0	0,0	1 672,0
TOTAL			**329 162,0**	**251 045,0**	**220 315,0**	**168 555,0**	**639 916,0**	**107 861,0**	**[illegible]**
INFRASTRUCTURES COMMUNES									
PROJETS AUTORISÉS									
	Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue	0%	5 000,0	5 000,0	5 000,0	5 000,0	15 000,0	0,0	20 000,0
1200-5002	Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount	75%	2 910,0	9 163,0	13 577,0	0,0	22 740,0	0,0	25 650,0
1200-4515	Réaménagement de la gare Montréal-Ouest – Étude	0%	0,0	380,0	0,0	0,0	380,0	0,0	380,0
1900-5002	Travaux d'infrastructures dans les corridors du CFCP	75%	4 115,0	9 890,0	0,0	0,0	9 890,0	0,0	14 005,0
1100-5003	Modernisation des systèmes électriques de la caténaire – Étude	0%	0,0	150,0	0,0	0,0	150,0	0,0	150,0
5000-6016	Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude	0%	0,0	500,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0
5900-5001	Programme Réno-structures – Ponts	0%	0,0	3 000,0	3 000,0	3 000,0	9 000,0	0,0	9 000,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
5000-6011 1200-6002	Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Corridor Deux-Montagnes et tronçon Vaudreuil-Rigaud	50%	4 030,0	45 750,0	0,0	0,0	45 750,0	0,0	49 780,0
5000-9605	Acquisition d'emprises et d'installations ferroviaires	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note
1200-5004	Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil	75%	150,0	10 667,0	26 964,0	0,0	37 631,0	0,0	37 781,0
1200-4564	Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier	75%	100,0	1 015,0	2 900,0	1 000,0	6 510,0	0,0	6 610,0
1200-4569	Gare intermodale Lucien-L'Allier	75%	250,0	9 750,0	80 000,0	230 000,0	319 750,0	0,0	320 000,0
5600-8014	Abris de trains aux différents sites de garage de nuit	75%	9 000,0	26 000,0	0,0	0,0	26 000,0	0,0	35 000,0
5900-5100	Programme Réno-Tunnel	75%	0,0	5 000,0	5 000,0	5 000,0	15 000,0	0,0	15 000,0
TOTAL			**27 025,0**	**130 073,0**	**135 461,0**	**249 000,0**	**508 334,0**	**0,0**	**535 250,0**
LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES									
PROJET AUTORISÉ									
1100-4803	Gare A-13 – Étude	0%	50,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	150,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1100-4506	Prolongement du service de la ligne Montréal/Deux-Montagnes vers Saint-Eustache	75%	146,0	320,0	4 750,0	16 740,0	21 832,0	0,0	21 978,0
1100-6002	Installation d'une plate-forme d'inspection automatisée au site de garage de Saint-Eustache	75%	0,0	850,0	0,0	0,0	850,0	0,0	850,0
1100-4504	Gare Île-Bigras – Réhabilitation	75%	169,0	1 435,0	0,0	0,0	1 435,0	0,0	1 604,0
1100-1016	Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement	75%	102,0	1 285,0	0,0	0,0	1 285,0	0,0	1 387,0
1100-5001	Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds	75%	513,0	6 770,0	27 311,0	7 929,0	42 010,0	0,0	42 523,0
1100-5002	Étagement de la jonction de l'Est	75%	5 212,0	27 079,0	3 409,0	0,0	30 488,0	0,0	35 700,0
1100-4527	Gare Sunnybrooke – Aménagement d'un quai	75%	46,0	48,0	2 236,0	2 383,0	4 584,0	0,0	4 628,0
TOTAL			**6 238,0**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**0,0**	**[illegible]**

Note : En négociation

TABLEAU 3 (SUITE)

Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)

RÉFÉRENCE INTERNE	(en milliers de $)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2010	2010	2011	2012	TOTAL 2010-2011-2012	APRÈS 31-12-2012	TOTAL
LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD									
PROJET AUTORISÉ									
1200-4313	Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché	0%	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1200-5005	Infrastructures pour un service accru à Hudson	75%	620,0	1 790,0	1 100,0	0,0	2 890,0	0,0	3 470,0
1200-1094	Gare Vaudreuil – Aménagement permanent	75%	103,0	11 281,0	0,0	0,0	11 281,0	0,0	11 384,0
1200-1061	Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement	75%	13,0	1 798,0	0,0	0,0	1 798,0	0,0	1 811,0
1200-1062	Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement	75%	12,0	1 353,0	0,0	0,0	1 353,0	0,0	1 365,0
1200-4011	Allongement des quais – Phase II	75%	366,0	8 122,0	0,0	0,0	8 122,0	0,0	8 488,0
1200-4014	Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2	75%	0,0	1 231,0	0,0	0,0	1 231,0	0,0	1 231,0
1200-5001	Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires	75%	154,0	3 413,0	0,0	0,0	3 413,0	0,0	3 567,0
TOTAL			**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**0,0**	**[illegible]**	**0,0**	**[illegible]**
LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME									
PROJETS AUTORISÉS									
1300-1095	Gare Blainville – Agrandissement du stationnement – Étude	0%	35,0	66,0	0,0	0,0	66,0	0,0	101,0
1300-1096	Gare Sainte-Thérèse – Agrandissement du stationnement – Étude	0%	50,0	50,0	0,0	0,0	50,0	0,0	100,0
1300-1097	Gare Rosemère – Agrandissement du stationnement et amélioration de l'accessibilité – Étude	0%	50,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	150,0
1100-8002	Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude	0%	200,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	300,0
1300-3004	Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité et avant-projet	0%	0,0	500,0	500,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1600-1001	Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement	75%	182,0	2 039,0	0,0	0,0	2 039,0	0,0	2 221,0
1600-8002	Aménagement de la gare Mirabel	75%	1 107,0	2 678,0	1 081,0	0,0	3 759,0	0,0	4 866,0
1300-1063	Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accessibilité	75%	4 543,0	4 543,0	0,0	0,0	4 543,0	0,0	9 086,0
5000-6013	Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal	75%	2 559,0	9 547,0	82 430,0	33 048,0	128 035,0	0,0	130 594,0
1300-5003	Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	75%	82,0	8 165,0	40 720,0	0,0	48 885,0	0,0	48 967,0
1300-4021	Réfection des quais – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	75%	0,0	321,0	1 768,0	1 821,0	3 910,0	0,0	3 910,0
1600-8002	Garage Saint-Antoine – Ajout d'une voie de garage	75%	100,0	500,0	1 400,0	0,0	1 900,0	0,0	2 000,0
TOTAL			**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**0,0**	**[illegible]**
LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE									
PROJETS AUTORISÉS									
1400-4011	Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert	75%	6 807,0	7 059,0	0,0	0,0	7 059,0	0,0	13 866,0
1400-5002	Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	75%	1 600,0	6 500,0	0,0	0,0	6 500,0	0,0	8 100,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1400-4016	Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent	75%	1 366,0	5 194,0	0,0	0,0	5 194,0	0,0	6 560,0
1400-4015	Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent	75%	3 884,0	1 369,0	0,0	0,0	1 369,0	0,0	5 253,0
1400-4013	Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent	75%	433,0	7 237,0	0,0	0,0	7 237,0	0,0	7 670,0
1400-4014	Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	75%	338,0	5 391,0	0,0	0,0	5 391,0	0,0	5 729,0
TOTAL			**[illegible]**	**32 719,0**	**0,0**	**0,0**	**32 719,0**	**0,0**	**[illegible]**
LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC									
PROJETS AUTORISÉS									
1500-4007	Gare Lachine-Victoria – Étude	0%	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
1500-4008	Gare Kahnawake – Étude	0%	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1500-8001	Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lasalle	75%	5,0	1 145,0	8 625,0	8 883,0	18 653,0	0,0	18 658,0
1500-4006	Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent	75%	90,0	9 652,0	0,0	0,0	9 652,0	0,0	9 742,0
1500-4004	Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent	75%	1 066,0	6 451,0	0,0	0,0	6 451,0	0,0	7 517,0
1500-4003	Gare Delson – Aménagement permanent	75%	50,0	270,0	1 626,0	0,0	1 960,0	0,0	1 985,0
1500-0001	Site de garage Delson-Candiac – Aménagement permanent	75%	2 255,0	6 083,0	0,0	0,0	6 083,0	0,0	8 338,0
1500-4005	Gare Candiac – Aménagement permanent	75%	923,0	4 552,0	0,0	0,0	4 552,0	0,0	5 475,0
TOTAL			**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**0,0**	**[illegible]**
DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU									
PROJETS AUTORISÉS									
1800-1001	Train de l'Est	75%	135 000,0	157 000,0	98 000,0	0,0	255 000,0	0,0	390 000,0
1200-8001	Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau vers le centre-ville – Étude	0%	780,0	500,0	0,0	0,0	500,0	0,0	1 280,0
1800-8001	Desserte secteur de L'Assomption – Avant-projet	0%	0,0	500,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0
1400-8003	Desserte secteur Montréal/Chambly-Marieville – Études d'opportunité et de marché	0%	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
1300-8000	Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité	0%	50,0	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	300,0
5000-8015	Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité	0%	300,0	1 100,0	100,0	0,0	1 200,0	0,0	1 500,0
5000-8012	Développement du réseau de trains de banlieue – Études	0%	500,0	350,0	350,0	0,0	700,0	0,0	1 200,0
1500-8002	Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité	0%	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
1500-8004	Desserte secteur La Prairie – Études d'opportunité et de faisabilité	0%	0,0	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	250,0
TOTAL			**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**0,0**	**[illegible]**	**0,0**	**[illegible]**
TOTAL – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE			**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**

TABLEAU 3 (SUITE)

Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

RÉFÉRENCE INTERNE	(en milliers de $)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2010	2010	2011	2012	TOTAL 2010-2011-2012	APRÈS 31-12-2012	TOTAL
INFRASTRUCTURES COMMUNES									
PROJET AUTORISÉ									
	Entretien majeur des équipements métropolitains	0%	1 030.0	1 200.0	1 200.0	1 290.0	3 690.0	0.0	5 539.0
PROJET ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION									
2000-0002	Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus	75%	750.0	5 250.0	44 000.0	150 000.0	199 250.0	0.0	200 000.0
TOTAL									
AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX									
PROJET AUTORISÉ									
2000-0005	Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs	0%	50.0	150.0	0.0	0.0	150.0	0.0	200.0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
2000-0003	Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval	75%	3 323.0	4 564.0	39 251.0	42 004.0	85 909.0	84 081.0	153 313.0
2000-1033	Stationnement Terrebonne – Terrain satellite	75%	38.0	7 000.0	0.0	0.0	7 038.0	0.0	7 038.0
TOTAL									
AXES A-20 ET ROUTE 132									
PROJETS AUTORISÉS									
2000-2008	Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude	0%	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
2000-2009	Axe en site propre Bord-de-l'Eau–Roland-Therrien–de la Savane – Étude	0%	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
2000-1013	Terminus et stationnement Sainte-Julie	75%	1 823.0	5 162.0	4 293.0	0.0	9 475.0	0.0	11 298.0
2000-2014	Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles	75%	375.0	300.0	0.0	2 300.0	2 600.0	0.0	2 675.0
2000-2002 2000-2053	Voie réservée aux Cousineau/Chemin de Chambly–Saint-Hubert – Phases I et II	75%	838.0	2 814.0	798.0	0.0	3 612.0	0.0	4 450.0
2000-1023	Stationnements incitatifs dans le corridor de la route 132 à Varennes	75%	23.0	1 188.0	0.0	0.0	1 188.0	0.0	1 211.0
TOTAL									
AXES A-10 ET A-BONAVENTURE									
PROJETS AUTORISÉS									
2000-2005	Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Étude	0%	0.0	400.0	0.0	0.0	400.0	0.0	400.0
2000-2060	Amélioration du corridor Taschereau – Étude	0%	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
2000-1514	Terminus et stationnement Brossard/Panama – Étude	0%	0.0	70.0	0.0	0.0	70.0	0.0	70.0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
2000-2056	Corridor métropolitain Bonaventure	75%	257.0	20 823.0	26 967.0	41 548.0	89 270.0	29 122.0	118 679.0
2000-1029	Route 132 secteurs Delson et Saint-Constant – Voie réservée et stationnements	75%	211.0	7 091.0	6 388.0	0.0	13 479.0	0.0	13 690.0
2000-1031	Stationnement La Prairie – Agrandissement	75%	15.0	810.0	0.0	0.0	810.0	0.0	825.0
TOTAL									
AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL									
PROJETS AUTORISÉS									
2000-1015	Stationnement Pie-IX-Nord Est – Place Repentigny – Études complémentaires	0%	125.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	175.0
2000-0007	Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC L'Assomption – Étude	0%	0.0	150.0	0.0	0.0	150.0	0.0	150.0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
2000-2021	Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles	75%	76.0	2 339.0	0.0	0.0	2 339.0	0.0	2 415.0
2000-1013	Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles	75%	0.0	1 175.0	3 525.0	0.0	4 700.0	0.0	4 700.0
2000-2015	Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre	75%	13 350.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	13 550.0
2000-1001	Stationnement incitatif – L'Assomption	75%	73.0	5 589.0	0.0	0.0	5 589.0	0.0	5 662.0
TOTAL									
DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU									
PROJETS AUTORISÉS									
2000-0003	Développement du RTM Autobus – Études particulières	0%	400.0	250.0	250.0	0.0	500.0	0.0	900.0
2000-0009	Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains	0%	100.0	500.0	0.0	0.0	500.0	0.0	600.0
2000-2057	Voie réservée route 116 – Étude	0%	0.0	150.0	0.0	0.0	150.0	0.0	150.0
2000-0006	Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Lavaltrie/Saint-Laurent – Étude	0%	50.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	150.0
2000-1039	Agrandissement du stationnement Namur – Étude	0%	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
2000-1042	Stationnement incitatif dans le corridor de l'A-30 – Secteurs Candiac/Delson et Vaudreuil – Étude	0%	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
2000-1520	Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude	0%	0.0	400.0	0.0	0.0	400.0	0.0	400.0
2000-1040	Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Haut-Saint-Laurent – Étude	0%	0.0	75.0	0.0	0.0	75.0	0.0	75.0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
2000-0001	Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage	75%	400.0	250.0	0.0	0.0	250.0	0.0	650.0
2000-0010	RTM Autobus – Mesures préférentielles	75%	248.0	1 333.0	1 622.0	1 243.0	4 198.0	0.0	4 446.0
2000-1035	Stationnement Châteauguay – Agrandissement	75%	0.0	27.0	1 353.0	0.0	1 380.0	0.0	1 380.0
TOTAL									
TOTAL RTM - AUTOBUS									

TABLEAU 3 (SUITE)

INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE

RÉFÉRENCE INTERNE	(en milliers de $)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2010	2010	2011	2012	TOTAL 2010-2011-2012	APRÈS 31-12-2012	TOTAL
AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE									
PROJETS AUTORISÉS									
5100-0001	Information Internet et calculateur de trajets métropolitains	0%	50.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	150.0
5000-0010	Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon	0%	100.0	90.0	0.0	0.0	90.0	0.0	200.0
5100-0003	Implantation de systèmes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs de l'AMT – Étude	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
2000-3002	Billetterie métropolitaine du terminus Cartier – Relocalisation et réaménagement	0%	100.0	900.0	0.0	0.0	900.0	0.0	1 000.0
5100-0005	Vélostations au terminus Longueuil et à la gare Deux-Montagnes – Étude	75%	20.0	90.0	90.0	0.0	180.0	0.0	200.0
5100-1502	Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II	75%	3 353.0	4 610.0	0.0	0.0	4 610.0	0.0	7 963.0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
5100-1503	Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable	75%	350.0	755.0	0.0	0.0	755.0	0.0	1 105.0
2000-3005	Intégration de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT	75%	27.0	573.0	0.0	0.0	573.0	0.0	600.0
5100-0002	Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II	75%	57.0	1 606.0	2 013.0	825.0	4 750.0	0.0	4 807.0
5100-0000	Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains	75%	17.0	695.0	844.0	361.0	1 800.0	0.0	1 817.0
5100-1501	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II	75%	471.0	3 247.0	0.0	0.0	3 247.0	0.0	3 718.0
1300-4517	Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares	75%	430.0	1 824.0	1 879.0	1 835.0	5 538.0	12 529.0	18 605.0
2000-0001	Programme d'ajout d'abris RTM-Autrtrus	75%	30.0	580.0	894.0	0.0	1 474.0	0.0	1 500.0
5100-0004	Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations de l'AMT	75%	10.0	172.0	176.0	181.0	529.0	61.0	600.0
TOTAL			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	12 590,0	[illegible]
SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION									
PROJETS AUTORISÉS									
5000-0009	Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes	75%	13 000.0	5 000.0	5 400.0	5 580.0	15 980.0	0.0	28 980.0
5000-0008	Automatisation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales	0%	105.0	250.0	0.0	0.0	250.0	0.0	355.0
5100-1506	Refonte de l'infrastructure aux technologies de l'information	0%	3 060.0	11 090.0	4 080.0	315.0	15 485.0	0.0	18 545.0
5100-0004	Réseau intégré de télécommunications – Étude	0%	100.0	500.0	0.0	0.0	500.0	0.0	600.0
5100-0005	Modernisation du système de sonorisation des quais – Étude	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
5100-0006	Système de télésurveillance et d'acquisition de données pour trains de banlieue – Étude	0%	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
5100-1505	Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS	75%	10.0	1 141.0	1 042.0	0.0	2 183.0	0.0	2 193.0
5100-9006	Sécurité des infrastructures et des systèmes	75%	600.0	2 308.0	1 343.0	4 353.0	8 014.0	738.0	9 352.0
TOTAL			16 875,0	[illegible]	11 865,0	[illegible]	42 612,0	738,0	[illegible]
TOTAL – INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE			21 945,0	[illegible]	17 767,0	13 470,0	[illegible]	13 327,0	102 219,0

ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

RÉFÉRENCE INTERNE	(en milliers de $)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2010	2010	2011	2012	TOTAL 2010-2011-2012	APRÈS 31-12-2012	TOTAL
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
5000-3508	Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier	75%	600.0	3 782.0	7 633.0	7 917.0	19 332.0	0.0	19 932.0
5000-4505	Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue	75%	940.0	14 291.0	29 539.0	30 425.0	74 255.0	0.0	75 195.0
TOTAL – ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE			1 540,0	18 073,0	37 172,0	38 342,0	93 587,0	0,0	95 127,0

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

RÉFÉRENCE INTERNE	(en milliers de $)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2010	2010	2011	2012	TOTAL 2010-2011-2012	APRÈS 31-12-2012	TOTAL
PROJETS AUTORISÉS									
5000-0015	Amélioration des mesures de sûreté et de sécurité	0%	1 000.0	2 900.0	1 900.0	200.0	5 000.0	0.0	6 700.0
5000-0026	Bornes d'identification de véhicules – Étude	0%	100.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	200.0
5000-0027	Plans de mesures d'urgence des sites de la ligne de l'Est et dans le Tunnel Mont-Royal – Étude	0%	0.0	207.0	115.0	0.0	322.0	0.0	322.0
5000-0025	Radiocommunications - Tunnel Mont-Royal - Étude	75%	300.0	300.0	0.0	0.0	300.0	0.0	600.0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
5000-0028	Achat de véhicules auto-patrouille	75%	0.0	0.0	201.0	207.0	408.0	0.0	408.0
5000-0029	Installation de systèmes de sécurité sur DAT OPUS	75%	0.0	104.0	0.0	0.0	104.0	0.0	104.0
TOTAL – SÛRETÉ ET SÉCURITÉ			2 000,0	3 611,0	2 216,0	407,0	6 234,0	0,0	8 334,0
TOTAL – PROJETS AUTORISÉS			[illegible]	[illegible]	[illegible]	92 633,0	[illegible]	11 776,0	1 172 818,0
TOTAL – PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION			115 955,0	[illegible]	611 296,0	[illegible]	1 700 534,0	202 421,0	[illegible]
GRAND TOTAL PTI			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	214 133,0	3 251 [illegible]

Projets autorisés :

projets ou études financés à 100 % par l'AMT ou dont le financement a été confirmé par le MTQ ou une autre entité.

Projets admissibles à une subvention :

projets pour lesquels aucune autorisation n'a encore été confirmée par le MTQ ou une autre entité.

Méthodologie de calcul budgétaire

Dans le cadre de l'exercice entourant l'élaboration du PTI 2010-2011-2012, l'AMT a revu sa méthodologie en ce qui a trait aux calculs budgétaires des projets qui y sont présentés afin d'assurer une saine gestion financière des projets. Cette nouvelle méthodologie s'inscrit dans l'esprit des grands principes de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, qui vise l'utilisation, par les organismes publics, des meilleures pratiques de planification afin d'identifier les risques et d'estimer les coûts et les échéanciers de la façon la plus complète et réaliste possible.

Ainsi, le calcul budgétaire inclut diverses catégories de coûts comme les études et l'ingénierie détaillée (plans et devis), la surveillance des travaux, la gestion de projet, la construction et les contingences, l'inflation, et les frais d'intérêts et d'émission d'obligations.

À ces coûts s'ajoute une marge de risque qui est tributaire non seulement de la nature même du projet, mais également du degré d'avancement de ce dernier. Ainsi, contrairement aux années précédentes, les budgets présentés incluent le degré de précision propre à chaque projet.

Réseau de métro et autres modes guidés

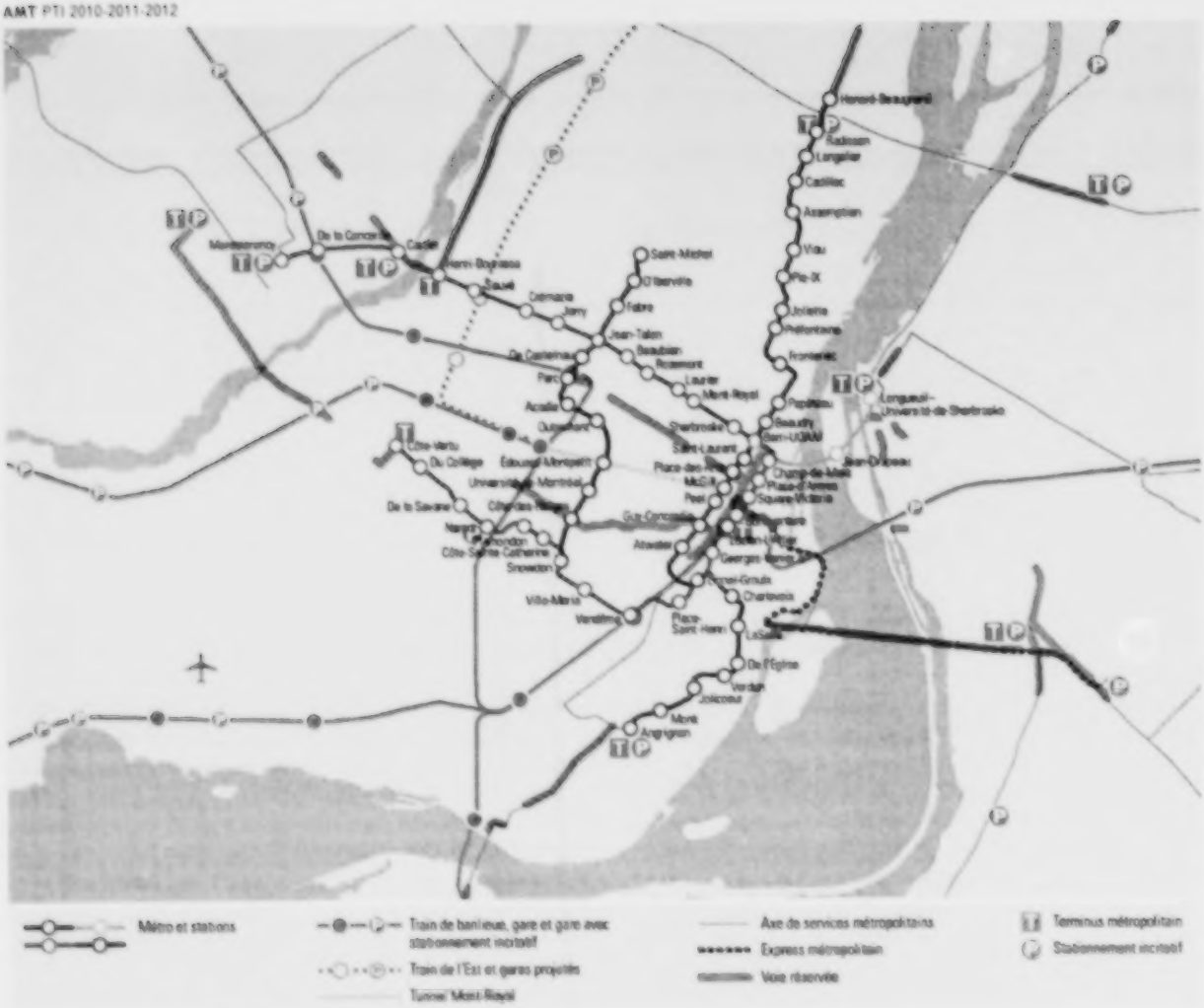
Conformément à sa vision stratégique de développement des équipements et des services de transport collectif pour soutenir la vitalité économique et la qualité de vie dans la région métropolitaine de Montréal, l'AMT souhaite bonifier le réseau du métro et implanter un réseau de modes guidés qui constitueront l'ossature de tout le réseau de transport collectif de la région.

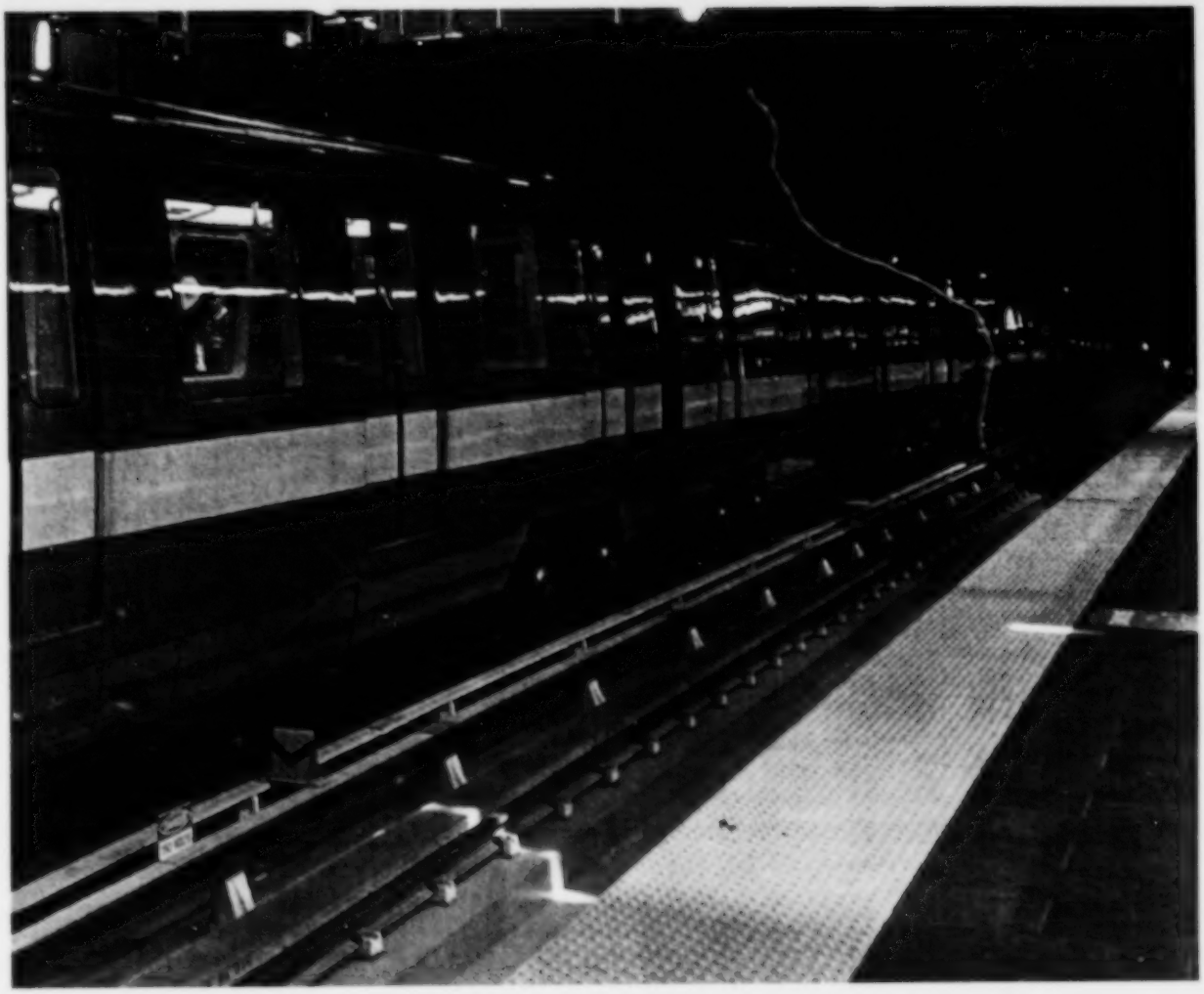
Les modes lourds exercent un attrait indéniable auprès de la clientèle. Cet attrait est également perceptible dans les nombreuses requêtes de divers groupes et acteurs de la scène politique en faveur du prolongement des lignes du métro et de l'implantation de tramways dans la région métropolitaine. Le développement de ces modes répond à un besoin croissant de la clientèle et permettra d'augmenter l'achalandage en transport collectif ; l'expérience du prolongement de métro à Laval en témoigne.

Les grands projets de développement des infrastructures requièrent cependant des investissements importants qui se chiffrent en milliards de dollars pour le maintien, la réfection, le remplacement ou l'accroissement d'infrastructures ou de matériel roulant. L'AMT entend poursuivre les différentes études nécessaires (concept, tracé, analyse coût/bénéfice, analyse économique, avant-projet et autres), qui seront faites sous la responsabilité de deux nouveaux bureaux de projet, le premier consacré au développement du réseau de métro et le second au développement d'un réseau de tramway–tram-train–SLR.

Le financement de tels projets d'infrastructures majeures doit toutefois faire l'objet d'ententes particulières entre les différents paliers gouvernementaux. L'AMT continuera à effectuer des représentations auprès des partenaires pour un financement accéléré des modes lourds et intermédiaires.

Métro et stations
Train de banlieue, gare et gare avec stationnement incitatif
Train de l'Est et gares projetées
Tunnel Mont-Royal
Axe de services métropolitains
Express métropolitain
Voie réservée
Terminus métropolitain
Stationnement incitatif


Métro et stations
Train de banlieue, gare et gare avec stationnement incitatif
Train de l'Est et gares projetées
Tunnel Mont-Royal
Axe de services métropolitains
Express métropolitain
Voie réservée
Terminus métropolitain
Stationnement incitatif



RÉSEAU DE MÉTRO

Le réseau de métro constitue l'épine dorsale du système de transport collectif dans la région de Montréal. Ce réseau est aujourd'hui utilisé à sa pleine capacité et plusieurs défis importants sont à relever pour assurer sa qualité : la rénovation des équipements existants, le développement des lignes et services ainsi que le renouvellement de la flotte de matériel roulant. Un réseau de métro moderne et étendu permettra à l'ensemble de la clientèle de la région métropolitaine de se déplacer efficacement, au moyen de services de qualité.

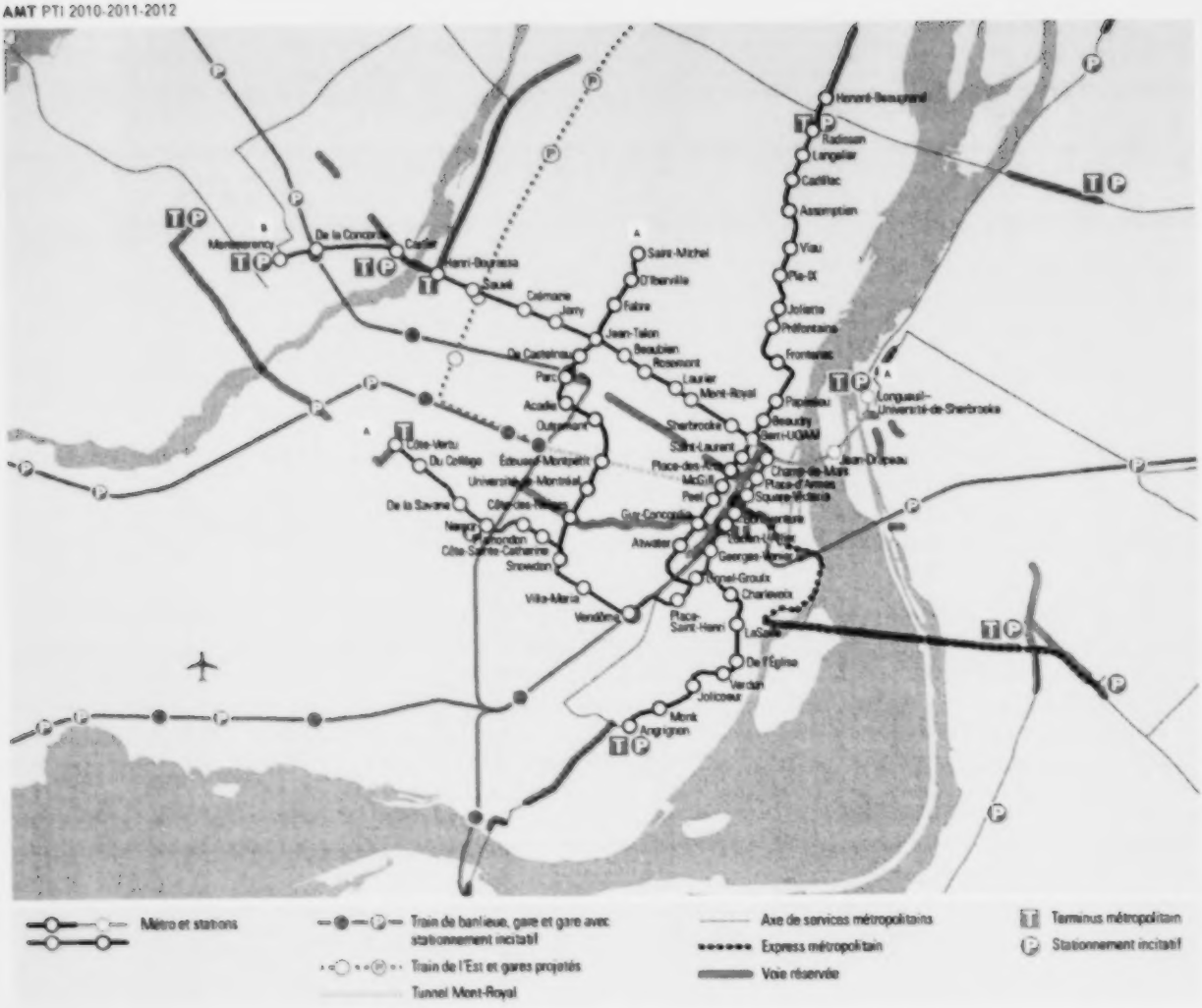
En vertu d'une entente d'une durée de cinq ans (2007-2011) conclue le 23 février 2007 entre le conseil de la CMM, les municipalités de la CMM et le gouvernement du Québec (décret n° 1093-2007), les parties reconnaissent le rayonnement métropolitain du métro. Elles ont convenu de partager, pour la période concernée par l'entente, le déficit moyen annuel du réseau de métro (incluant le service de dette) évalué à 31,0 M$ (excluant la contribution de 8,0 M$ du gouvernement du Québec).

L'expérience récente du prolongement vers Laval, marquée par une fréquentation au-delà des projections, témoigne de la popularité du métro comme mode de déplacement. Les besoins en mobilité de la région métropolitaine sont en croissance et le développement du réseau du métro permettra de répondre en partie à ces besoins. Pour ce faire, l'AMT a créé à l'automne 2009 un bureau de projet pour étudier les opportunités de développement du réseau de métro.

Projets admissibles à une subvention

A Bureau de projet – Developpement du reseau de metro

B Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement etage



Projets admissibles à une subvention

A. Bureau de projet – Développement du réseau de métro

B. Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé

Projets admissibles à une subvention

Bureau de projet – Développement du réseau de métro
Réf. 3500-8001

L'ouverture, en avril 2007, de trois nouvelles stations de métro à Laval a mis en lumière l'engouement de la population pour ce type de desserte. Les besoins en mobilité de la région sont en croissance et le déploiement de nouveaux modes lourds constitue, malgré leurs coûts initiaux, une solution efficace et rentable à long terme.

Le 16 septembre 2009, le premier ministre du Québec et la ministre des Transports ont annoncé la création d'un bureau de projet sur le prolongement du réseau du métro de la région métropolitaine de Montréal. Ainsi, la mise sur pied d'un tel bureau de projet permettra à l'AMT et à ses partenaires publics d'identifier de nouveaux tracés et les priorités de développement du réseau de métro. Au cours des trois années de son mandat, le bureau de projet devra définir les études requises, identifier les tracés, préciser le nombre et la localisation des stations de métro, définir les besoins en matière de matériel roulant, estimer les coûts d'immobilisations et d'exploitation, et fournir des hypothèses de calendrier de réalisation. Ces études permettront au comité de direction de prendre des décisions éclairées. Les compétences acquises avec le prolongement du métro de Laval seront mises à profit.

Études en cours

Ligne 5 bleue – Étude de prolongement vers Pie IX et Anjou

La ligne 5 bleue du métro de Montréal se termine présentement à l'est sur le boulevard Saint-Michel (station Saint-Michel), dans l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. Afin d'accroître l'accessibilité au réseau du métro et de favoriser la correspondance avec le service rapide par bus (SRB) prévu dans l'axe Pie-IX, l'AMT amorcera en 2009 les études complémentaires et les études d'avant-projet en vue de la réalisation des plans et devis du prolongement de cette ligne vers le boulevard Pie-IX, qui constitue l'axe de transport collectif le plus achalandé à l'est de la ligne 2 orange. La réalisation des études d'avant-projet mettra à jour les analyses de faisabilité déjà réalisées par l'AMT en 2000. Ce prolongement sera réalisé dans la perspective d'une phase II de prolongement vers l'arrondissement Anjou. Les estimations des coûts seront revues en fonction des résultats des études d'avant-projet et des coûts du prolongement de la ligne 2 orange à Laval.

Ligne 2 orange – Étude de prolongement vers Bois-Franc et Montmorency

Le prolongement de la ligne 2 orange vise à mieux desservir par le métro les arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, ainsi que le nord-ouest de l'île de Montréal, le parc industriel et technologique de Saint-Laurent, et l'ouest de Laval. L'AMT commencera donc les études de faisabilité et d'opportunité d'un prolongement qui, dans un premier temps, se ferait du terminus actuel Côte-Vertu vers la gare Bois-Franc, située sur la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes. Ce prolongement favorisera la correspondance entre ces deux modes, permettant ainsi d'offrir davantage d'options à la clientèle. Une estimation de l'achalandage généré par ce prolongement sera réalisée à partir des données de la dernière enquête Origine-Destination réalisée en 2008. L'opportunité et la faisabilité de prolonger la ligne de Bois-Franc à Laval, et notamment vers la station de métro Montmorency, sera également étudiée.

Ligne 4 jaune – Étude de prolongement sur le territoire de Longueuil

La ligne 4 jaune compte présentement une seule station sur la couronne sud : Longueuil-Université de Sherbrooke. Afin d'accroître l'accessibilité au réseau de métro, l'AMT effectuera une mise à jour des études de faisabilité réalisées en 2000 du prolongement de cette ligne sur le territoire de Longueuil, incluant une mise à jour des coûts de réalisation et des études de transport.

Autres études de développement du réseau

L'AMT souhaite mettre en place un réseau structurant de transport en commun à l'échelle métropolitaine. À cette fin, le bureau de projet étudiera des projets potentiels de développement du réseau de métro.

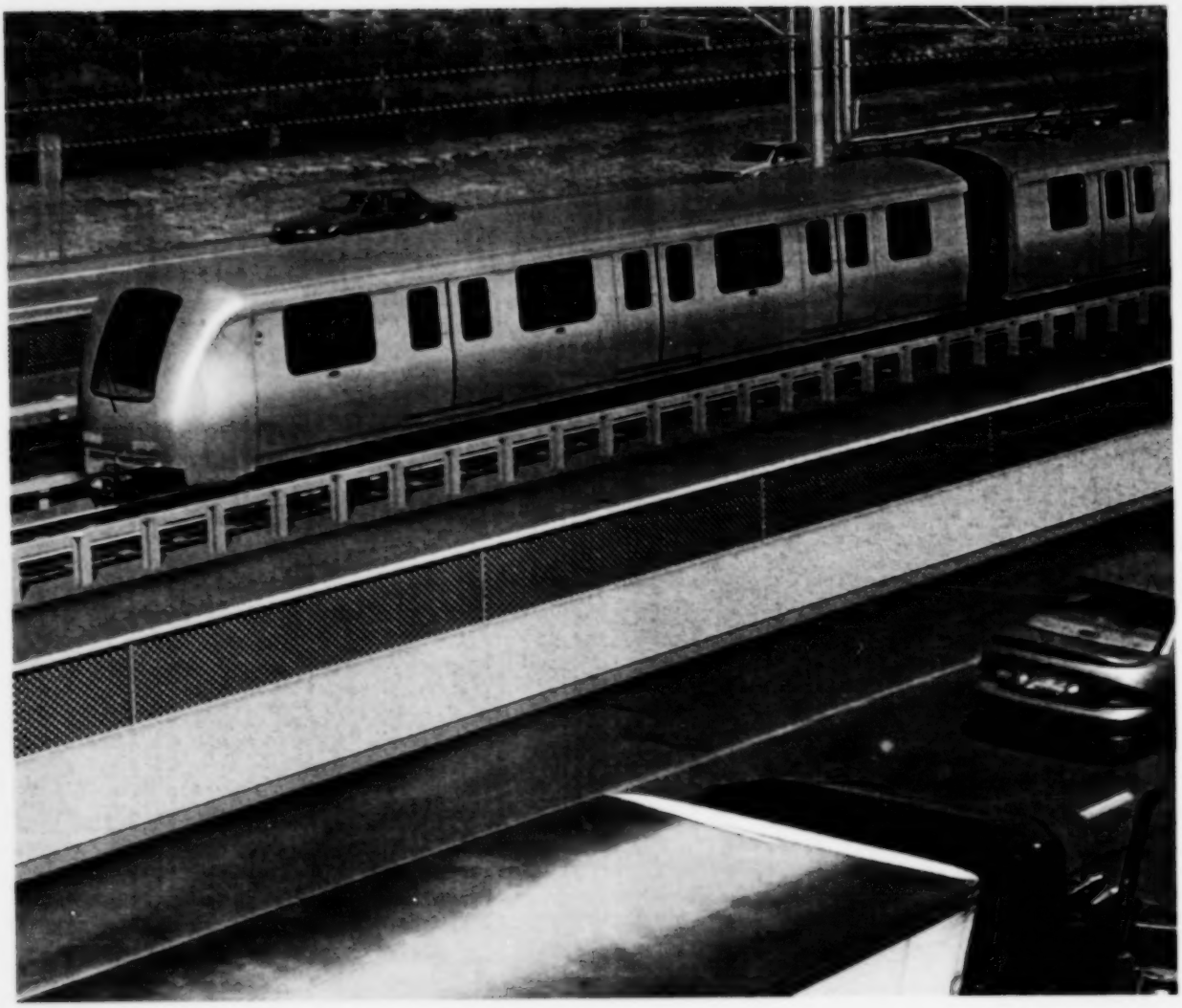
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,200	4,500	4,000	3,300	–	12,000

Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé

Réf. 2000-1037

Dès les premiers jours qui ont suivi l'ouverture du métro à Laval, le stationnement incitatif prévu à la station de métro Montmorency était déjà victime de son succès. Depuis, de 700 à 900 automobiles stationnent dans les rues ou sur les terrains vagues qui avoisinent la station, ce qui démontre hors de tout doute le besoin d'agrandissement du stationnement.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	0,500	19,500	–	–	20,000



AUTRES MODES GUIDÉS

L'AMT entend poursuivre ses efforts pour le développement d'un réseau de modes guidés complémentaires aux réseaux de métro et de trains de banlieue. Le tramway, le tram-train et le système léger sur rail (SLR), en plus de constituer des moyens de transport attrayants, peuvent jouer un rôle dans la mise en valeur de l'environnement urbain et devenir des outils importants de développement économique.

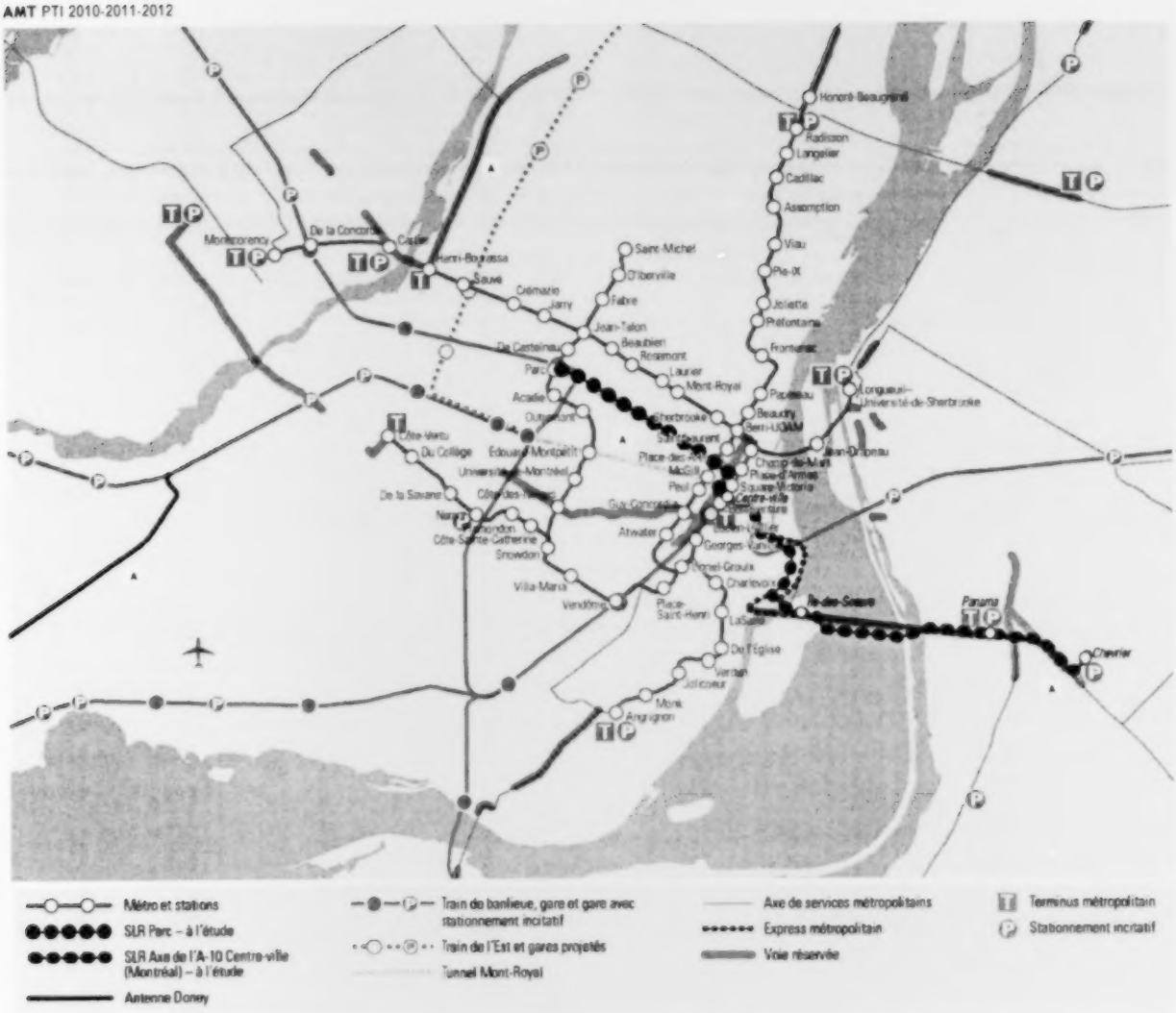
Dans le cadre de sa mission et de sa loi constitutive, l'AMT favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et l'augmentation de l'efficacité des corridors routiers (art. 21 de la Loi sur l'AMT).

Conformément à la loi qui régit sa constitution et son exploitation, l'Agence planifie, réalise et exécute, aux conditions fixées par le gouvernement du Québec, toute infrastructure de transport collectif terrestre guidé (art. 47 de la Loi sur l'AMT). Elle peut également être désignée comme responsable de l'exploitation de modes terrestres guidés.

L'AMT compte créer le bureau de projet de développement du réseau de tramway–tram-train–SLR, qui aura pour but de planifier un futur réseau régional tout en poursuivant les démarches de financement concernant les projets prêts à être réalisés.

Projet admissible à une subvention

A Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway–tram-train–SLR



Projet admissible à une subvention

A. Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train–SLR

Projet admissible à une subvention

Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR
Réf. 5000-9007

L'AMT et ses partenaires ont réalisé plusieurs études sur le sujet au fil des ans. La mise sur pied d'un bureau de projet a pour but de finaliser certaines études déjà entreprises et surtout de planifier un futur réseau régional tout en continuant les démarches de financement pour la réalisation des projets prêts à être réalisés. Ces travaux permettront d'identifier le mode à capacité intermédiaire optimal (SLR, tramway, SRB), en fonction des caractéristiques spécifiques des axes. À ce sujet, il est proposé de faire appel aux partenaires publics et privés afin de démarrer les études le plus rapidement possible.

Études en cours

SLR dans l'axe de l'A-10/Centre-ville (Montréal) – Mise à jour de l'étude d'avant-projet

La voie réservée du pont Champlain a été implantée en 1978 comme mesure temporaire. Aujourd'hui, plus de 17 000 personnes sont transportées en autobus sur une voie réservée à contresens sur une autoroute, en pointe du matin et du soir, et ce, sur le pont le plus achalandé au Canada. Les infrastructures actuelles étant saturées, l'implantation d'un SLR dans l'axe de l'A-10/Centre-ville permettrait de répondre à la demande croissante, due, entre autres, à l'augmentation du prix du carburant. L'étude d'avant-projet, réalisée par l'AMT et déposée en 2007, évaluait préliminairement le coût d'implantation d'un SLR à 1 001,5 M$ (dollars courants de 2005). Le bureau de projet assurera la mise à jour des études d'avant-projet déjà réalisées. Toutefois, le pont Champlain a atteint la fin de sa vie utile ; il fait l'objet d'études pour déterminer les scénarios à retenir et les impacts environnementaux encourus, donnant notamment les orientations quant à la possible implantation d'un SLR dans cet axe. Le pont Champlain relevant de la Société des ponts fédéraux limitée (SPFL), l'AMT est tributaire des décisions qui seront prises par cette entité quant à l'avenir de ce pont. Dans ce contexte, l'AMT suivra l'avancement des études et leurs conclusions pour orienter ses efforts et participera activement aux activités de consultation pour promouvoir les bénéfices d'un SLR pour le transport collectif métropolitain.

SLR Parc – Parachèvement des études de faisabilité

Les études de préfaisabilité achevées en 1999 tendaient à démontrer l'intérêt d'insérer un SLR sur l'avenue du Parc à condition de considérer ce projet dans le cadre d'une revitalisation urbaine et commerciale de cet axe. En décembre 2004, l'AMT achevait une seconde phase d'études d'opportunité et de faisabilité. Ces études ont permis de déterminer un tracé, un scénario d'insertion sur l'axe du Parc, un achalandage potentiel, des coûts de construction et d'exploitation et des orientations de revitalisation de cet axe.

À la suite de ces résultats et s'appuyant sur l'intérêt de la Ville de Montréal pour la mise en place des lignes de SLR sur son territoire, l'AMT entend revoir et compléter la faisabilité de certains éléments étudiés. Ces éléments sont les suivants :

- le choix de site du centre de transport ;
- la prise en charge de la clientèle du train de banlieue à la gare Parc et les besoins en quai pour les autobus au site du terminus nord du SLR ;
- l'aménagement type des stations et le nombre de stations pour diminuer le temps de parcours, tout en réduisant les coûts d'immobilisations ;
- le prolongement éventuel vers le Marché central ;
- le mode d'insertion sur le boulevard René-Lévesque.

Une analyse de valeur du projet sera également réalisée, dans l'objectif d'optimiser l'ensemble des composantes du projet et son coût de réalisation.

Corridor boulevard Henri-Bourassa – Étude d'avant-projet de mesures préférentielles au transport collectif

Dans le cadre des études de faisabilité et d'opportunité d'un réseau de trains légers sur rail réalisées en 2003 par l'AMT, plusieurs éléments ont été proposés pour l'aménagement d'un site propre aux transports collectifs sur le boulevard Henri-Bourassa. L'AMT approfondira les études de faisabilité visant à identifier et à développer un scénario optimal pour répondre aux besoins de dessertes locales et métropolitaines. Avec plus de 95 000 déplacements quotidiens par autobus, le boulevard Henri-Bourassa constitue l'axe de transport collectif de surface le plus important dans la région métropolitaine de Montréal.

Desserte de l'ouest de l'île de Montréal – Axe de l'antenne Doney

Dans la foulée du plan de transport de l'ouest de l'île de Montréal, l'AMT étudiera la faisabilité d'implanter une desserte sur l'axe de l'antenne Doney. Différents concepts de transport guidé seront examinés dans cet axe ferroviaire, intégrés à la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes ou en complémentarité à celle-ci (tramway). En plus d'examiner la possibilité d'implanter un tel mode, l'étude évaluera la demande en transport entre un nouveau terminus qui permettra de désengorger l'actuel terminus Fairview et une destination dans l'arrondissement Saint-Laurent à proximité de la station de métro Côte-Vertu, en desservant le parc industriel et technologique.

Cette étude devra être réalisée en tenant compte des impacts de différents projets à l'étude sur les infrastructures et l'exploitation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes. Ces projets sont :

- l'accroissement de la ligne Montréal/Deux-Montagnes ;
- la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme vers la Gare Centrale ;
- la navette aéroportuaire et de l'ouest de l'île ;
- le prolongement du métro à Bois-Franc.

Ce projet implique des immobilisations importantes pour :

- l'amélioration des infrastructures ferroviaires (voies, signalisation, électrification, structures, etc.) ;
- l'aménagement de gares avec terminus d'autobus et stationnements incitatifs ;
- l'aménagement de sites de garage ;
- l'acquisition de matériel roulant.

Autres études de développement d'un futur réseau

Évaluation et identification du potentiel d'implantation d'autres projets de SLR à Montréal, à Laval et sur la Rive-Sud

Plusieurs axes de transport de la région métropolitaine présentent des niveaux d'achalandage actuels et potentiels justifiant le déploiement de modes à capacité intermédiaire. Dans le but de déployer un réseau structurant de transport en commun compétitif à l'automobile, l'AMT souhaite évaluer l'opportunité de dessertes d'autres projets de SLR ainsi que leur potentiel de développement et de requalification du tissu urbain. À cet effet, l'AMT entreprendra, entre autres, les actions suivantes :

- réexaminer les axes proposés dans le plan de transport de la Ville de Montréal ;
- revoir et bonifier les études déjà produites concernant le territoire de Longueuil ;
- identifier les axes potentiels sur le territoire de Laval, particulièrement ceux permettant le rabattement vers le réseau de métro.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	–	2,000	4,200	4,000	–	10,200

Depuis 1996, où seules les lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud étaient en service, l'AMT a constamment consolidé et développé le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal. Trois lignes ont été ajoutées (Blainville en 1997, Mont-Saint-Hilaire en 2000 et Delson en 2001), dont deux ont depuis été prolongées : Delson jusqu'à Candiac en 2005 et Blainville jusqu'à Saint-Jérôme en janvier 2007. En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue, le Train de l'Est, desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne, Mascouche) de la région métropolitaine. La popularité de ce nouveau service apparaît sans conteste et les études révèlent que les nouveaux usagers proviendront à 70 % du territoire de Montréal et à 30 % de la couronne nord-est.

Maintenir et développer le réseau pour améliorer les services

Durant ses 13 années d'existence, grâce à l'amélioration de service, l'AMT a fait plus que doubler l'achalandage du réseau, le faisant passer de près de 7 millions à près de 15,7 millions de déplacements. Depuis plusieurs années, la région métropolitaine de Montréal tient le 6e rang en importance en Amérique du Nord pour son achalandage des trains de banlieue, après les régions de New York, Chicago, Philadelphie, Boston et Toronto. Afin de répondre aux attentes de la clientèle, des divers acteurs en transport ainsi que des partenaires municipaux et gouvernementaux, l'AMT doit veiller à maintenir et développer le réseau.

Ses défis : Accroître l'utilisation des transports collectifs en augmentant l'achalandage des trains de banlieue • Assurer le maintien et l'amélioration de la performance des services.

Ses objectifs : Offrir la capacité nécessaire pour répondre à la demande sur les lignes existantes • Améliorer les services actuels pour attirer une nouvelle clientèle • Acquérir ou contrôler certaines infrastructures ferroviaires afin de bonifier le service offert à la clientèle • Assurer l'entretien efficace des actifs pour atteindre un haut niveau de performance des services afin de garder la clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle • Remplacer les actifs dont la durée de vie a été atteinte afin d'assurer la performance et la qualité des services • Développer de nouvelles lignes de trains de banlieue pour desservir de nouveaux

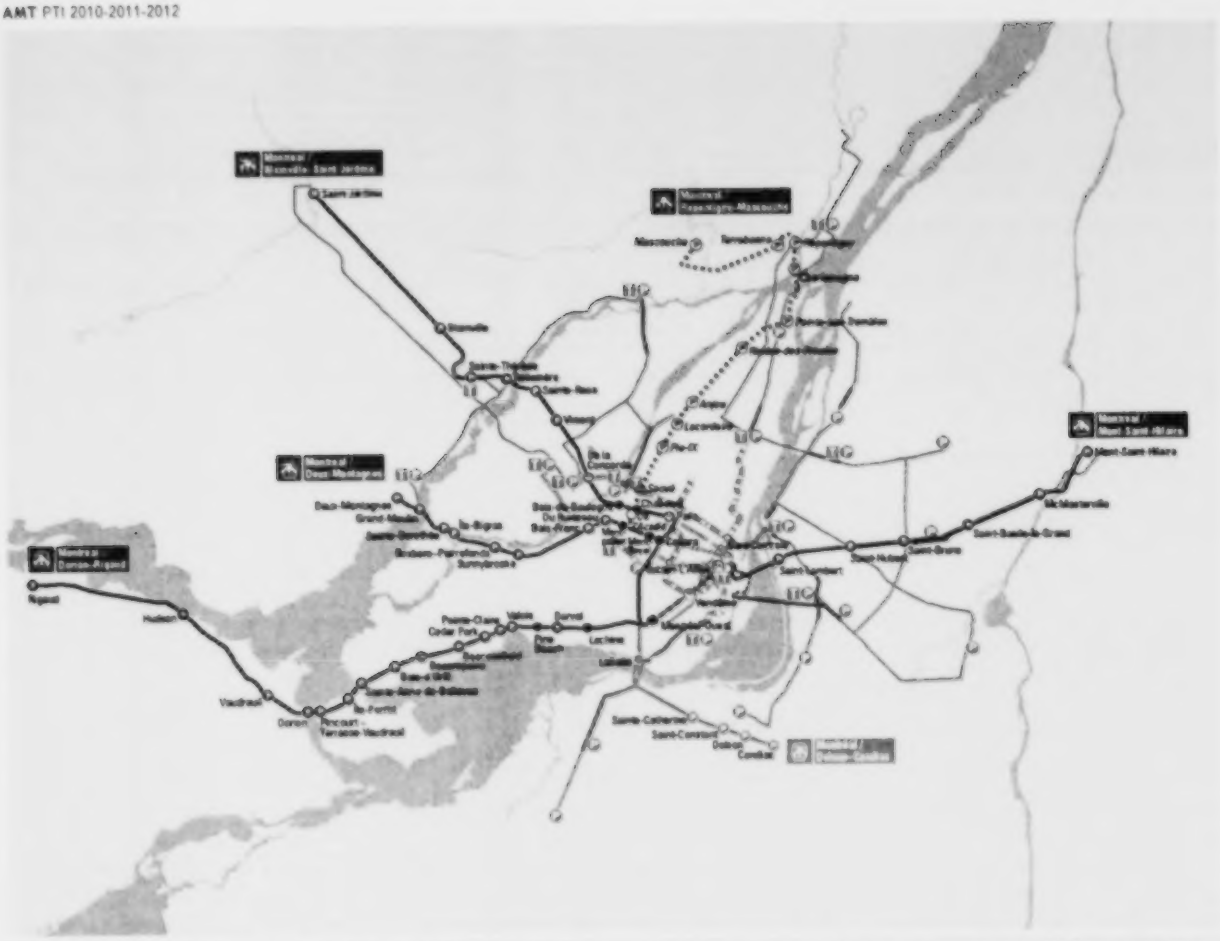
EN BREF

- 5 lignes de trains en fonction
- 52 gares
- 39 stationnements incitatifs offrant 16 417 places
- 1 nouvelle ligne en cours de réalisation

ACHALANDAGE RÉEL 2008

Pointe du matin	31 730
Pointe du soir	29 170
Jour moyen	66 650
Mensuel	1 426 600
Annuel	15 698 500
Annuel (prévision 2009)	15 203 900

LIGNE MONTRÉAL /	DEUX-MONTAGNES	CANDIAC	SAINTE-THÉRÈSE	SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	VAUDREUIL-HUDSON	TOTAL
Nombre de stations	13	11	10	13	8	14	69
	Construction : 1992 à 1995	Construction : 1982 à 1984	Service en service : 1997 Prolongement : 2006	Service en service : 2002	Service en service : 2001 Prolongement : 2015		
Stationnement incitatif	1	1	2	2	1	2	9
Matériel roulant	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Type de service	Exo Centre-ville	Express Sud	Exo Centre-ville	Exo Centre-ville	Express Sud	Exo Centre-ville	
Train-km	254	182	129	181	215	215	1 176
Départs	16	17	21	14	12	12	92
Aller-retour	279	183	150	70	60	60	802
Voies	2	2	2 (+ 1)	2 (+ 1)	2 (+ 1)	2 (+ 1)	12
Capacité maximale	6	5	4	4	4	4	27
Places de stationnement 2009	1 150	1 736	1 000	2 200	900	1 200	8 186
Achalandage 2009	1 687 200	1 363 500	2 251 200	1 591 500	624 600	1 560 000	9 078 000
Prévision achalandage 2020	2 200 000	1 800 000	2 700 000	1 800 000	900 000	1 800 000	11 200 000
Objectif achalandage 2030	2 500 000	1 800 000	3 000 000	1 800 000	1 000 000	1 800 000	11 900 000



LIGNE MONTRÉAL /	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	DELSON-CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour	1980 à ce jour	1982 à 1981	1959 à 1988	1997 à 1980	
	Électrification 1982 à 1995	Rénovations 1982 à 1980	Remise en service 1997 Prolongement 2006	Remise en service 2000	Remise en service 2001 Prolongement 2005	
Opérateur en impartition	CN	CP	CP	CN	CP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet (km)	29,9	64,2	62,8	34,9	25,6	217,4
Départs/jour	48	27	20	14	12	122
Départs/semaine	279	180	100	70	60	698
Gares	12	19	10 (+ 3)[1]	6 (+ 1)[2]	5 (+ 3)[1]	52
Stationnements incitatifs	8	15	6	6	4	39
Places de stationnement 2009	5 702	3 736	3 051	2 777	891	15 217
Achalandage 2008	7 667 300	3 565 000	2 231 200	1 591 500	623 600	15 038 500
Prévision achalandage 2009[3]	7 230 900	3 488 200	2 122 500	1 639 600	662 700	15 200 900
Objectif achalandage 2010	7 230 900	3 488 200	2 122 500	1 750 600	682 600	15 274 800

[1] Trois gares communes aux lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Delson-Candiac

[2] Une gare commune aux lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Mont-Saint-Hilaire

[3] Estimation de l'achalandage annuel 2009, prévision initiale basée sur les neuf mois d'achalandage

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN

Moderniser la flotte pour améliorer et accroître les services

Après 13 années d'existence au cours desquelles l'achalandage du réseau de trains de banlieue a plus que doublé, il est impératif de planifier le maintien de la flotte de trains de banlieue et des centres d'entretien pour assurer, de manière fiable, les services existants et augmenter les services. Ceci constitue une priorité reconnue par le gouvernement du Québec, qui a d'ailleurs accordé, en décembre 2007, le financement pour acquérir 160 voitures passagers à deux étages. Outre le remplacement des wagons vieillissants, cette flotte renouvelée servira à accroître la capacité d'accueil de 70 %, incluant la mise en service du Train de l'Est. La mise en service de ces nouvelles voitures débutera à l'automne 2009. Par ailleurs, le gouvernement a également approuvé le financement en 2008 pour l'acquisition de 20 locomotives bimodes (électrique et diesel).

Assurer l'entretien adéquat de la flotte

Le remplacement du matériel roulant actuel, l'accroissement de la capacité des lignes et l'implantation de nouvelles lignes augmenteront substantiellement la flotte de matériel roulant de l'AMT. Les aménagements actuels de garage et d'entretien du CFCP et du CN ne peuvent répondre à un tel accroissement. L'implantation des sites de garage et des centres d'entretien permettra d'améliorer la performance et la fiabilité du service, d'accroître l'efficacité de l'entretien et d'en rationaliser les coûts, et ce, pour assurer la pérennité du réseau de trains de banlieue.

MATÉRIEL ROULANT ACTUEL

Pour assurer quotidiennement le service de trains de banlieue, l'AMT compte sur 242 unités de matériel roulant de 12 types différents et non compatibles entre eux, soit :

Matériel de traction (35 unités)

- 4 locomotives GC-418 (1959)
- 10 locomotives F-40 (1977-1981, louées)
- 5 locomotives GP-40 (1987, louées)
- 11 locomotives F-59 (2000-2001)
- 5 voitures à alimentation électrique VAE de série 600 (1958)

Voitures (207 unités)

- 31 voitures passagers à deux étages
  - 9 de série 900-900L (1969)
  - 22 de série 2000-2000L (2005)
- 118 voitures passagers à un étage
  - 14 de série 100-200 et 66 de série 1000-1200 (1967-1976, acquises de GO Transit en 1994)
  - 24 de série 700 (1989)
  - 14 de série 5200 de NJT (1968, louées)
- 58 voitures passagers automotrices à alimentation électrique par caténaire de type MR-90 (1995)

Projets autorisés

A. Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR-90) – Ligne Montréal/Deux-Montagnes *(non illustré)*

B. Acquisition de 160 voitures passagers neuves à deux étages *(non illustré)*

C. Acquisition de 20 locomotives neuves bimodes *(non illustré)*

D. Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR-90) – Étude *(non illustré)*

E. Système de surveillance des mouvements de train – Étude *(non illustré)*

F. Fiabilisation et amélioration des locomotives F-59 *(non illustré)*

Projets admissibles à une subvention

G. Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant *(non illustré)*

H. Révision des voitures passagers de série 700 *(non illustré)*

I. Révision des voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600 *(non illustré)*

J. Location/acquisition et réfection de 25 voitures et 7 locomotives *(non illustré)*

K. Acquisition de 17 voitures neuves à deux étages *(non illustré)*

L. Acquisition de 3 locomotives bimodes neuves *(non illustré)*

M. Véhicules d'entretien de la caténaire et d'intervention en cas d'urgence *(non illustré)*

Projets autorisés

A. Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR-90) – Ligne Montréal/Deux-Montagnes *(non illustré)*

B. Acquisition de 160 voitures passagers neuves à deux étages *(non illustré)*

C. Acquisition de 20 locomotives neuves bimodes *(non illustré)*

D. Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR-90) – Étude *(non illustré)*

E. Système de surveillance des mouvements de train – Étude *(non illustré)*

F. Fiabilisation et amélioration des locomotives F-59 *(non illustré)*

Projets admissibles à une subvention

G. Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant *(non illustré)*

H. Révision des voitures passagers de série 700 *(non illustré)*

I. Révision des voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600 *(non illustré)*

J. Location/acquisition et réfection de 25 voitures et 7 locomotives *(non illustré)*

K. Acquisition de 17 voitures neuves à deux étages *(non illustré)*

L. Acquisition de 3 locomotives bimodes neuves *(non illustré)*

M. Véhicules d'entretien de la caténaire et d'intervention en cas d'urgence *(non illustré)*

Projets autorisés

Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR-90) – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Réf. 1100-5503

Les 58 voitures automotrices MR-90 utilisées sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes transportent plus de 31 000 passagers par jour et près de 7,8 millions de passagers par année, soit plus de la moitié des usagers du réseau de trains de banlieue. Fabriquées en 1994-1995, elles ont depuis accumulé environ 700 000 kilomètres. Depuis dix ans, ces voitures automotrices ont subi différentes réparations et modifications découlant de défaillances et d'usure prématurée de différents systèmes. Une analyse exhaustive de l'état des voitures est essentielle afin de planifier les travaux de réhabilitation nécessaires pour assurer le maintien de la performance du service à moyen et long terme.

À court terme, des travaux urgents de réhabilitation sont nécessaires pour assurer la fiabilité du service. Tout retard dans leur exécution pourrait avoir un impact important sur la capacité du service alors que cinq rames de dix voitures sont en service quotidiennement et transportent jusqu'à 2 000 passagers par rame. Compte tenu de la présence du tunnel Mont-Royal, aucun autre matériel roulant (de type diesel) ne peut être utilisé en guise de remplacement à court terme sur cette ligne. Le report des travaux sur certains composants pourrait également générer une dégradation accélérée d'autres composants.

Les travaux nécessaires concernent la réhabilitation :

- des onduleurs des systèmes d'alimentation auxiliaire ;
- des 190 modules redresseurs de puissance électrique GTO ;
- des 29 compresseurs à air ;
- des 29 pantographes ;
- des 58 compresseurs des systèmes de climatisation, ventilation et air conditionné (CVAC) ;
- de 29 grilles rhéostatiques ;
- du seuil des portes ;
- des têtes de câble en porcelaine ;
- de certaines composantes électriques critiques sur le plan de la fiabilité des MR-90.

Ils concernent aussi :

- le remplacement des 120 rotors, le changement des roulements et le renouvellement de l'isolation des stators des moteurs de propulsion ;
- la mise en place d'un système de régulation de la température des cabinets électriques sous la caisse.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	6,435	1,000	–	–	–	7,435

Acquisition de 160 voitures passagers neuves à deux étages

Réf. 1900-5501

Après 13 années d'existence au cours desquelles l'achalandage du réseau de trains de banlieue a plus que doublé, et ce, à l'aide d'équipements usagés, l'AMT doit faire face à son succès ; dans un objectif d'assurer la pérennité des services, elle doit planifier le maintien du patrimoine et l'augmentation des services pour répondre à une demande croissante. À l'automne 2007, l'achalandage en période de pointe atteignait de nouveaux sommets sur le réseau de trains de banlieue. Dès ce moment, sur les 31 trains en direction de Montréal pendant la période de pointe du matin, 18 trains transportaient des passagers debout, représentant jusqu'à 50 % des usagers par train. Face à cette situation et aux perspectives de développement comme le projet du Train de l'Est, de même que dans le cadre du maintien du patrimoine, il devenait impératif de procéder à l'acquisition de voitures pour répondre à la demande actuelle et anticipée. En décembre 2007, l'AMT annonçait, en compagnie du MTQ, l'octroi d'un contrat pour l'acquisition de 160 voitures de trains à deux étages. Ces nouvelles voitures permettront le renouvellement de la flotte de trains de banlieue désuète, l'accroissement du service et la mise en service du Train de l'Est (30 voitures). Le projet inclut également les modifications aux infrastructures et au matériel roulant existants pour la mise en service des nouvelles voitures sur le réseau de l'AMT. Cette mise en service débutera dès l'automne 2009.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	210,963	114,314	27,707	10,419	4,897	368,300

** Ce budget d'investissements représente le coût de 130 voitures passagers à deux étages. Le coût des 30 voitures à deux étages prévues pour le Train de l'Est est présenté dans le budget de ce projet (réf. 1800-1001).*

Acquisition de 20 locomotives neuves bimodes

Réf. 1900-5502

Après 13 années d'existence au cours desquelles elle a mis en place trois nouvelles lignes de trains de banlieue et plus que doublé l'achalandage du réseau, l'AMT doit faire face à son succès ; dans un objectif d'assurer la pérennité des services, elle doit planifier le maintien du patrimoine et l'augmentation des services pour répondre à une demande croissante.

À l'automne 2007, l'achalandage en période de pointe a atteint de nouveaux sommets sur le réseau de trains de banlieue. Sur les 31 trains en direction de Montréal pendant la période de pointe du matin, 18 trains transportent des passagers debout, représentant jusqu'à 50 % des usagers par train. Face à cette situation et aux perspectives de développement comme le projet du Train de l'Est, de même que dans le cadre du maintien du patrimoine, il devenait impératif de procéder à l'acquisition de locomotives bimodes et à l'étude du potentiel d'électrification du réseau pour répondre à la demande actuelle et anticipée. En août 2008, l'AMT annonçait en compagnie du MTQ l'octroi d'un contrat de 223,0 M$ US pour l'acquisition de 20 locomotives bimodes, prévoyant deux options pour l'acquisition de cinq locomotives chacune. Le coût total du projet inclut, entre autres, les provisions pour taux de change et contingences, les douanes, les pièces de rechange, l'ingénierie et la surveillance. Ces nouvelles locomotives serviront au remplacement des locomotives désuètes, à l'accroissement du service et à la mise en service du Train de l'Est (cinq locomotives). Les locomotives bimodes permettront d'amener à la Gare Centrale les trains de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme – ce qui réduirait le temps de parcours d'environ 15 minutes – et la future ligne du Train de l'Est. Le projet inclut également les modifications aux infrastructures et au matériel roulant existants pour la mise en service des nouvelles locomotives sur le réseau de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	62,293	19,467	73,702	66,888	6,813	229,163

** Ce budget d'investissements représente le coût de 15 locomotives neuves. Le coût des cinq locomotives bimodes prévues pour le Train de l'Est est présenté dans le budget de ce projet (réf. 1800-1001). De plus, le contrat des 20 locomotives prévoit deux options pour l'acquisition de cinq locomotives chacune. L'AMT analysera ses besoins en matériel roulant selon les projets d'accroissement et de développement du réseau de trains de banlieue.*

Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR-90) – Étude

Réf. 1100-5504

Les voitures MR-90 de série 400 ont été fabriquées en 1994-1995. Ces voitures automotrices ont maintenant un historique d'entretien qui permet d'identifier des éléments récurrents d'entretien et d'autres éléments influant sur la fiabilité. Cette étude consiste à revoir et modifier les systèmes d'alimentation, de propulsion et autres systèmes. Après avoir évalué les approches globales avec le fabriquant d'origine de ces voitures automotrices, l'étude prévue en 2010 servira à préciser les coûts et les modalités de réalisation des travaux.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	0,400	–	–	0,600

Système de surveillance des mouvements de train – Étude

Réf. 1900-8001

Depuis plusieurs années, des projets de recherche ont été réalisés dans le monde afin de mettre en place des systèmes de surveillance et de contrôle ayant pour objectif de diminuer le nombre d'incidents et de collisions ferroviaires. En septembre 2008, le gouvernement américain a adopté une loi qui oblige les compagnies ferroviaires à soumettre un plan d'implantation d'un tel système avant mars 2010 et à en compléter sa mise en place d'ici 2015.

Du côté canadien, les modifications aux infrastructures et au matériel roulant restent à déterminer pour chaque transporteur. En 2010, l'AMT étudiera les impacts de ces nouvelles mesures afin de s'assurer que les locomotives et les loges de conduite qu'elle opère seront en mesure de fonctionner sur les lignes du CN et du CFCP après 2015.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Fiabilisation et amélioration des locomotives F-59

Réf. 1900-5507

Les locomotives F59 atteindront 10 ans de service d'ici 2011. Certains entretiens majeurs recommandés par le manufacturier des locomotives doivent être effectués, soit le changement de pièces principales associées au moteur et l'analyse détaillée de l'état des composantes critiques.

Au cours de l'été 2009, une locomotive a subi un bris au moteur principal. L'investigation de ce bris a mené à la découverte d'une usure importante sur les pièces critiques du moteur principal. L'AMT suspecte l'ensemble des moteurs de la flotte des locomotives F-59 d'être dans un état comparable. D'autres bris, non associés aux moteurs principaux, ont aussi été observés sur les locomotives. Leur fiabilité générale est affectée. Pour cette raison, l'analyse de l'usure des composantes principales permettra de préciser un programme d'amélioration de l'état général des locomotives.

De plus, compte tenu de la puissance requise par les voitures, l'utilisation des locomotive F-59 avec des voitures de série 3000 est limitée à un train formé de six voitures. Une analyse des solutions et des modifications sera nécessaire afin d'optimiser la capacité de nos trains formés de locomotives F-59 avec les voitures 3000. Le coût identifié en 2010 correspond aux études préliminaires et à certains travaux nécessaires pour assurer la disponibilité de ces locomotives. Les études permettront de déterminer les sommes requises à partir de 2011.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	1,600	–	–	–	1,600

Projets admissibles à une subvention

Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant
Réf. 1200-9003 / 1100-6001

Le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) et le Canadien National (CN) assurent présentement l'entretien du matériel roulant de l'AMT, en complément aux contrats d'exploitation de ceux-ci, à partir de leurs installations existantes. Ces installations ont été conçues pour effectuer l'entretien du matériel roulant de fret, lequel a priorité sur celui de l'AMT. Une analyse des installations d'autres agences de trains de banlieue en Amérique du Nord, notamment à Toronto, Boston, New Jersey, Los Angeles, San José et New York, a démontré la désuétude des installations et des équipements utilisés par le CFCP et le CN, ce qui, à moyen et long terme, ne permet pas d'assurer le maintien du patrimoine des voitures, des locomotives et des autres équipements de l'AMT.

D'une part, le CFCP et le CN ont des problèmes de disponibilité de personnel et d'expertise affectés à l'entretien de matériel roulant de l'AMT, causés principalement par l'attrition du personnel et l'absence de formation pour la relève. De plus, ils ont informé l'AMT de leur intention de ne pas renouveler, à leur expiration, les contrats de service avec l'AMT, valables jusqu'en juin 2010.

D'autre part, l'AMT prévoit accroître la capacité des lignes actuelles de trains de banlieue et implanter de nouvelles lignes, ce qui fera passer le parc actuel de matériel roulant d'environ 200 à plus de 300 unités d'ici 2015. Il faut s'assurer que les sites de garage et centres d'entretien permanents aient la capacité suffisante pour accommoder la flotte de trains de banlieue actuelle et à venir. La réalisation de ce projet a pour objectifs d'améliorer la performance et la fiabilité du service, de prolonger la vie utile du parc de matériel roulant, qui sera en grande partie renouvelé, ainsi que d'accroître l'efficacité de l'entretien et d'en rationaliser les coûts d'exploitation.

Compte tenu de ses objectifs de croissance, l'AMT ne peut compter sur ses fournisseurs actuels (CFCP et CN), ce qui implique une démarche visant à se doter des installations requises pour entretenir le parc de matériel roulant actuel et planifié. Elle a donc entrepris, en 2005, l'identification et l'analyse de ses besoins en matière de programmation d'entretien, tout en recherchant à sécuriser des sites capables de recevoir ces installations. Pour identifier la formule la plus performante quant à la construction des centres d'entretien et à l'entretien du matériel roulant, l'AMT a mandaté la firme PricewaterhouseCoopers (PwC) pour déterminer le modèle d'affaires le plus opportun, dans l'esprit de la nouvelle Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique. Le modèle retenu consiste en la construction des centres d'entretien de l'Agence par un concepteur-constructeur et un contrat de service de moyenne durée pour l'entretien du matériel roulant, qui comprendrait aussi l'entretien régulier des installations. L'Agence se chargera d'acquérir les emplacements et d'assurer leur connexion aux réseaux ferroviaires.

L'Agence entend solliciter le marché, comme le font ses principaux homologues en Amérique du Nord, selon une procédure d'appel d'offres s'adressant à l'expertise internationale.

Sites de garage

Le premier volet du projet de l'AMT consiste à aménager des emplacements pour garer ses trains près des gares terminales du centre-ville (Lucien-L'Allier et Gare Centrale) entre les heures de pointe. Ces sites ne doivent pas être trop éloignés des gares du centre-ville de façon à ce que les trains soient disponibles pour l'heure de pointe du soir. La distance maximale, selon les normes reconnues, est environ à 10 km du centre-ville. Cette période de repos pour les trains est mise à profit pour procéder aux inspections et entretiens réguliers ainsi qu'aux réparations mineures. C'est pourquoi les sites de garage accueillent également les installations d'entretien courant. Lorsqu'on additionne les besoins en superficie des deux fonctions, soit garage et entretien, les besoins de l'AMT se chiffrent entre 20 et 30 hectares de terrain.

Présentement, le CN gare les trains de l'AMT à la Gare Centrale, mais il n'y a aucune capacité excédentaire à cet endroit pour recevoir le Train de l'Est ou prendre en charge d'autres augmentations de service. Le CFCP, quant à lui, dispose des voies de garage suffisantes à la cour Sortin (arrondissement Lachine).

Dans sa recherche d'emplacements, démarrée en collaboration avec le MTQ en 2005, l'AMT a d'abord recherché un site unique pour ses besoins, mais a dû constater les faits suivants :

- les réseaux CN et CFCP ne communiquent pas entre eux à proximité des gares terminales du centre-ville ;
- il n'y a pas de site assez grand, à proximité des gares terminales du centre-ville, relié aux deux réseaux ;
- la logistique de déplacer les trains quotidiennement d'un réseau vers l'autre, aller-retour, pour leur garage et leur entretien est coûteuse et constitue un risque élevé pour la fiabilité du service.

Les analyses réalisées par l'AMT l'amènent à privilégier des sites autonomes en matière d'installations pour chacun des réseaux. Deux emplacements, Lachine et Pointe-Saint-Charles, ont été identifiés et sont maintenant sécurisés dans l'attente d'une décision gouvernementale. Chacun des sites identifiés possède une réserve de terrain pour une expansion future du parc de matériel roulant. De façon à optimiser la fiabilité du service, l'AMT vise la plus grande autonomie possible dans les mouvements entre les gares et les ateliers. Les sites choisis sont les plus performants à cet égard car ils minimisent les interférences avec le trafic de fret, mais ils nécessiteront peut-être des infrastructures d'accès supplémentaires pour que l'Agence soit totalement indépendante.

Centres d'entretien

Le volet le plus important en ce qui concerne le maintien du patrimoine et de la flotte de voitures et de locomotives est la prestation du service d'entretien ainsi que celui d'inspection. Devant le désengagement amorcé de ses fournisseurs actuels (CFCP et CN), l'AMT doit rapidement identifier des solutions de rechange. L'occasion s'offre pour trouver un nouveau fournisseur spécialisé et mettre en place des installations aux normes de l'industrie.

L'étude d'avant-projet a déjà permis d'établir la programmation pour chacun des sites et son dimensionnement à partir du programme d'entretien de la flotte AMT et des meilleures pratiques de l'industrie.

Le site destiné aux trains circulant sur le réseau du CN peut recevoir une quinzaine de rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pouvant recevoir deux rames complètes, un atelier de réparations pour les interventions régulières pour trois locomotives, trois voitures multi-niveaux et deux couples de MR-90 pour l'entretien majeur, un lave-train automatisé et un atelier de profilage de roue pour l'ensemble de la flotte.

Le site destiné aux trains roulant sur le réseau du CFCP permettra de recevoir une douzaine de rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pour une rame, un atelier de réparation pour deux locomotives et deux voitures et un lave-train automatisé. Les installations d'entretien seront à la fine pointe de l'industrie et comportent des équipements lourds comme un pont roulant de 30 tonnes, une table de découplage de 100 tonnes, des systèmes d'inspection automatisés, un lavage pression vapeur, etc. Ces divers équipements permettront d'améliorer le niveau de service d'entretien du matériel roulant et de prolonger sa vie utile.

L'AMT entend privilégier les solutions techniques les plus performantes en matière énergétique et environnementale et inscrire ce projet dans une démarche de certification reconnue.

Le projet dans son ensemble est évalué à 355,0 M$, incluant des contingences de 30 %, l'inflation et les frais financiers. Le projet à Lachine (site Sortin) est estimé à 119,0 M$ et celui de Pointe-Saint-Charles à 236,0 M$. Ce budget comprend l'acquisition et la préparation des sites, les accès ferroviaires, les garages de jour et la construction des ateliers. Il comprend également des provisions pour des accès ferroviaires améliorés qui pourraient être demandés par les exploitants ferroviaires.

L'échéancier prévoit le début des travaux de construction en 2010 et leur parachèvement en 2013 en procédant en deux étapes, soit le centre à Lachine dans un premier temps, suivi par celui de Pointe-Saint-Charles.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	42,539	107,658	96,741	63,887	44,575	355,400

Révision des voitures passagers de série 700

Réf. 1200-5504

Le parc de matériel roulant utilisé sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud est constitué, entre autres, de 24 voitures de série 700 fabriquées en 1987. Ces voitures passagers n'ont subi aucune modification ou remise à niveau depuis leur mise en service, il y a 21 ans. Pour préserver l'intégrité de ces voitures, assurer le confort et la sécurité de la clientèle ainsi que la fiabilité des voitures et en prolonger la vie utile de 15 à 20 ans, les systèmes et composants vitaux suivants doivent être révisés :

- les emmarchements et les vestibules ;
- les portes latérales de vestibules et de bout ;
- l'appareil de choc et de traction ;
- le système de chauffage, de ventilation et de climatisation ;
- l'alimentation électrique de basse et haute tension ;
- les fenêtres ;
- les tampons et les passerelles d'intercirculation ;
- le plancher et le sous-plancher ;
- le système de freinage ;
- les bougies ;
- les sièges ;
- la caisse et la structure ;
- l'habillage intérieur ;
- les systèmes propres à la loge de conduite ;
- le système d'annonce aux passagers ;
- le système de contrôle de protection des portes latérales.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,382	2,325	5,322	–	–	9,029

Révision des voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600

Réf. 1500-5504

Les voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600, construites en 1952 et réhabilitées en 1989, sont utilisées avec des locomotives n'ayant pas de groupe électrogène. La fonctionnalité première des VAE est de fournir de l'électricité aux voitures passagers composant une rame de train. Lorsqu'une locomotive a un problème avec un groupe électrogène, une VAE est utilisée pour remédier à ce problème.

À la suite d'une étude réalisée en 2007 à propos de l'évaluation de la condition de la structure, des châssis, des organes de traction et des accessoires d'usage des fourgons VAE de série 600, une remise en état des voitures VAE doit être réalisée dans les prochaines années, sinon ces voitures devront être mises au rancart.

Pour préserver l'intégrité de ces voitures, assurer le confort et la sécurité de la clientèle ainsi que la fiabilité des voitures et en prolonger la vie utile de 10 à 15 ans, les systèmes et composantes vitaux suivants doivent être révisés : habillage intérieur, groupe électrogène, chauffage et évacuation d'air, réservoir de carburant, plancher, frein et conduite du réservoir principal, portes, éclairage, bougies, attelages et appareils de traction, caisse et structure, câblage de la ligne de trains, distribution électrique, système de démarrage moteur, système d'alimentation à basse tension, cabinet électrique, système de communication et réservoir à sédiments. Les principaux objectifs sont donc les suivants :

- remettre à niveau les voitures VAE pour sécuriser le service de trains de banlieue ;
- avoir une solution de secours si un groupe électrogène est défectueux sur une locomotive ;
- jumeler une locomotive GC-418 à une VAE pour permettre l'utilisation de ces locomotives n'ayant pas de groupe électrogène.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,025	0,295	0,295	0,295	–	0,910

Location/acquisition et réfection de 25 voitures et 7 locomotives

Réf. 1900-5503

Afin d'ajouter des services sur les lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Delson-Candiac, l'AMT a conclu un contrat de location/acquisition avec le *New Jersey Transit (NJT)* visant l'acquisition de sept locomotives (5 GP-40 et 2 F-40) et 25 voitures (à un étage, de série 5000). Ces locomotives et voitures ont nécessité des travaux de réfection afin d'assurer la fiabilité du service. Ce matériel roulant usagé permettra, à court terme, l'ajout de deux trains en pointe sur les lignes Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Mont-Saint-Hilaire, et l'ajout de deux trains en pointe et deux trains hors pointe sur la ligne Montréal/Delson-Candiac. Lors de la réception des nouvelles locomotives bimodes, les sept locomotives de NJT permettront de mettre fin au contrat de location des locomotives F-40 et d'entamer la réfection des locomotives F-59 ainsi que le développement de nouvelles lignes. Lors de la réception du nouveau matériel roulant, les 25 voitures NJT permettront, quant à elles, la réfection des voitures de série 700 de même qu'une réserve de capacité pour le développement de nouvelles lignes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
47 %	–	5,545	3,030	2,600	-	–	11,175

Acquisition de 17 voitures neuves à deux étages

Réf. 1900-5504

L'AMT a octroyé en 2007 un contrat de fabrication de 160 voitures à deux étages à gabarit réduit (type multi-niveaux) qui permettront de remplacer les voitures à un étage de série 1000 et d'accroître la capacité sur le réseau de trains de banlieue. Ces 160 voitures ont été planifiées initialement pour être utilisées à long terme sur les lignes suivantes :

- Montréal/Mont-Saint-Hilaire : remplacement des voitures à un étage sur les 4 rames en service et accroissement de la capacité ;
- Montréal/Delson-Candiac : remplacement des voitures à un étage sur les 3 rames en service et accroissement de la capacité ;
- Train de l'Est : 4 nouvelles rames en service lorsque les infrastructures et gares seront achevées ;
- Montréal/Deux-Montagnes : 2 rames additionnelles lorsque les infrastructures ferroviaires seront améliorées ;
- Montréal/Blainville-Saint-Jérôme : remplacement des voitures sur les 4 rames en service et 2 rames additionnelles lorsque les infrastructures ferroviaires seront améliorées.

Aucune nouvelle voiture n'avait été planifiée pour la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, qui disposait alors d'une certaine marge de réserve de capacité et dont l'achalandage n'avait pas augmenté de 1990 à 2005.

Or, depuis 2005, l'achalandage de cette ligne s'est accru de 22 %, principalement en raison du développement du secteur de l'Île-Perrot et de Vaudreuil-Dorion. Pour répondre à la demande croissante, l'AMT a mis en service une rame additionnelle en pointe depuis janvier 2009. Cette rame additionnelle est composée de voitures usagées à un étage louées auprès de NJT. Pour maintenir et accroître cette capacité à long terme, il est donc nécessaire d'acquérir des voitures neuves à deux étages.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	–	0,318	17,991	35,942	54,251

Acquisition de 3 locomotives bimodes neuves

Réf. 1900-5505

L'AMT a octroyé en 2008 un contrat de fabrication de 20 locomotives bimodes qui permettront de remplacer les locomotives F-40 louées et d'accroître la capacité du réseau de trains de banlieue. Ces 20 locomotives ont été planifiées initialement pour être utilisées à long terme sur les lignes suivantes :

- Montréal/Mont-Saint-Hilaire : 5 locomotives (remplacement des 4 rames actuelles + 1 en réserve pour entretien) ;
- Train de l'Est : 5 locomotives (4 nouvelles rames + 1 en réserve pour entretien) ;
- Montréal/Deux-Montagnes : 3 locomotives (2 rames additionnelles + 1 en réserve pour entretien) ;
- Montréal/Blainville–Saint-Jérôme : 7 locomotives (remplacement de 4 rames actuelles + 2 rames additionnelles + 1 en réserve pour entretien) ;
- Montréal/Delson-Candiac : utilisation des 4 locomotives F-59 de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme pour remplacer les locomotives louées.

Aucune nouvelle locomotive n'avait été planifiée sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud qui disposait alors de sept locomotives F-59 pour les six rames en service jusqu'au début de 2009.

Or, depuis 2005, l'achalandage de cette ligne s'est accru de 22 %, principalement en raison du développement du secteur de l'Île-Perrot et de Vaudreuil-Dorion. Pour répondre à la demande croissante, l'AMT a mis en service une rame additionnelle en pointe depuis janvier 2009. Cette rame additionnelle est composée de voitures usagées louées de NJT et d'une locomotive louée. L'AMT a dû revoir l'affectation de tout son parc de locomotives pour assurer la fiabilité du service. En effet, les 11 locomotives F-59 acquises en 2000-2001 ne sont pas assez puissantes pour alimenter des rames de 10 voitures à deux étages prévues pour 2009-2010, ainsi que pour maintenir le temps de parcours actuel. Afin d'assurer la pérennité à long terme du service de trains de banlieue, il est recommandé de remplacer ces locomotives louées par des locomotives bimodes beaucoup plus puissantes, qui préserveront également la possibilité d'une éventuelle électrification partielle ou complète de la ligne.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	-	0,218	12,394	9,078	14,774	36,464

Véhicules d'entretien de la caténaire et d'intervention en cas d'urgence

Réf. 1900-5506

L'entretien du système d'alimentation électrique caténaire s'effectue avec un camion rail-route équipé d'outils permettant d'effectuer l'entretien. Après plus de 15 ans de service, ce camion a dépassé sa vie utile et subit des bris fréquents. Ceux-ci empêchent la réalisation du plan d'entretien du système caténaire et limite la capacité d'intervention avec célérité en cas d'incident. Par exemple, en 2009, le camion d'entretien aura été hors service pendant plus de deux mois pour des fins de réparation.

D'autre part, en cas d'urgence dans le tunnel Mont-Royal, il n'existe aucun véhicule équipé capable d'effectuer des manœuvres spéciales d'urgence (incendie, évacuation, premiers soins, matières dangereuses). L'AMT souhaite procéder à l'achat d'un véhicule bifonctionnel équipé pour faire l'entretien de la caténaire et pour faire face aux urgences potentielles du tunnel.

Une analyse des besoins et des variétés de véhicules (rail-route, rail, etc.) disponibles doit être réalisée afin d'effectuer le meilleur choix sécuritaire et opérationnel. Ce projet consiste donc à colliger les besoins en vue d'effectuer l'acquisition d'un tel véhicule dans les meilleurs délais.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	-	0,836	0,836	-	-	1,672

INFRASTRUCTURES COMMUNES

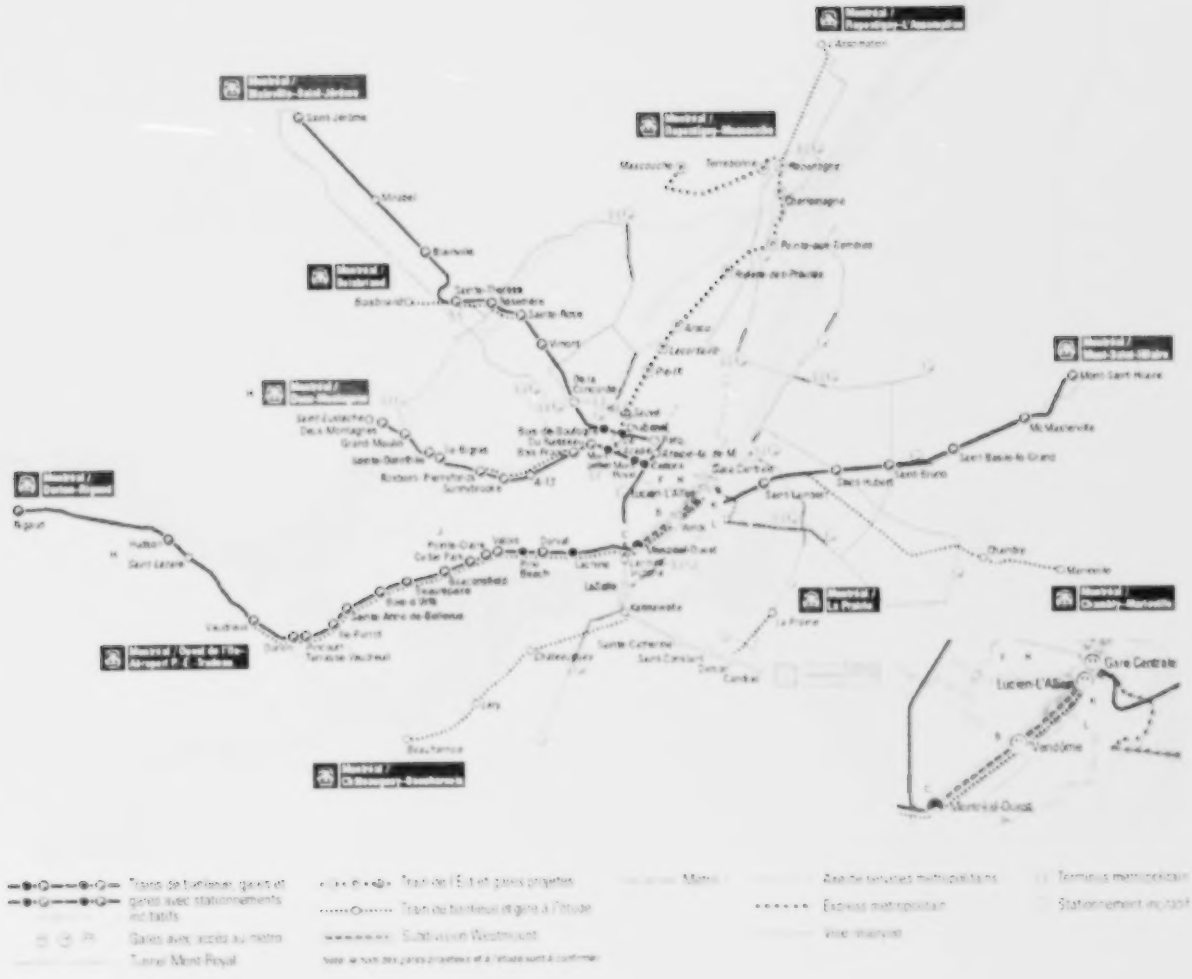
Le réseau de trains de banlieue requiert des investissements qui sont communs à plus d'une ligne, comme les projets de réparations majeures des infrastructures et d'amélioration ou de remplacement des systèmes de signalisation afin d'accroître la fréquence des trains.

Infrastructures communes

Certaines infrastructures, comme les systèmes de signalisation, les emprises ferroviaires, les caténaires et les gares, requièrent des travaux de réparations majeures ou de remplacement afin de les maintenir en bon état de marche et de limiter leur dégradation. Un maintien adéquat de ces infrastructures est essentiel pour assurer une bonne qualité et une fiabilité des services de trains de banlieue.

EN BREF

• Longueur de voies (km) :	217,4
• Places de stationnement :	16 417
- Asphalte :	10 806
- Gravier :	5 611
- Courte durée :	169
• Abris :	110
• Distributrices automatiques de titres :	76
• Kiosques :	48
• Valideuses :	77

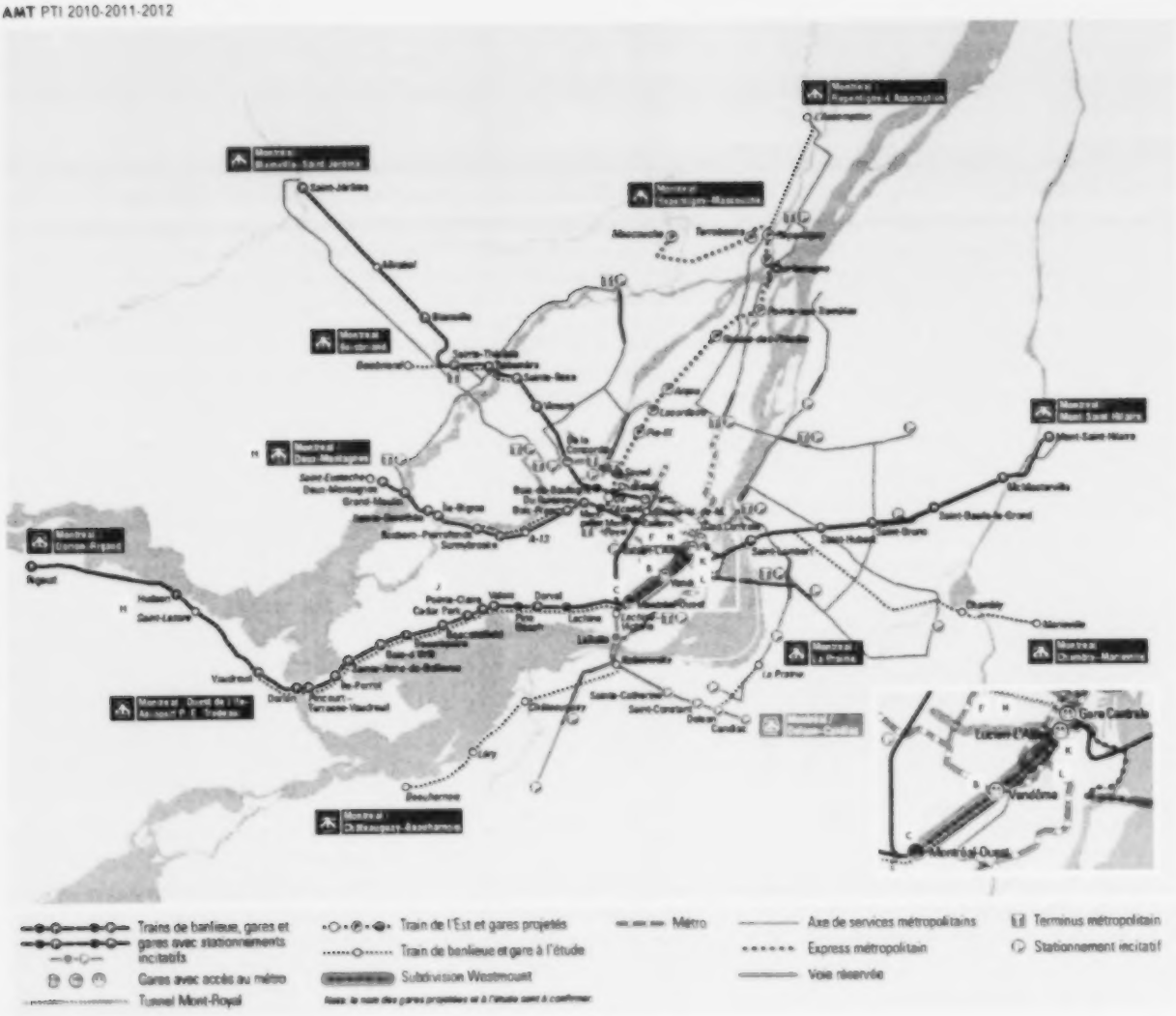


Projets autorises

A. Reparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue *(non illustré)*
B. Refection de l'infrastructure ferroviaire sur le reseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount
C. Reamenagement de la gare Montreal-Ouest – Etude
D. Travaux d'infrastructures dans les corridors du CFCP *(non illustré)*
E. Modernisation des systèmes électriques de la caténaire – Etude *(non illustré)*
F. Accroissement de la capacite du tunnel Mont-Royal – Etude
G. Programme Reno-structures – Ponts *(non illustré)*

Projets admissibles à une subvention

H. Acquisition d'emprises ferroviaires et d'equipements metropolitains – Corridor Deux Montagnes et tronçon Vaudreuil-Rigaud
I. Acquisition d'emprises et d'installations ferroviaires *(non illustré)*
J. Amelioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil
K. Gare intermodale Lucien-L'Allier
L. Rehabilitation et amelioration des quais à la gare Lucien-L'Allier
M. Abris de trains aux différents sites de garage de nuit *(non illustré)*
N. Programme Réno-tunnel



Projets autorisés

A. Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue *(non illustré)*
B. Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount
C. Réaménagement de la gare Montréal-Ouest – Étude
D. Travaux d'infrastructures dans les corridors du CFCP *(non illustré)*
E. Modernisation des systèmes électriques de la caténaire – Étude *(non illustré)*
F. Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude
G. Programme Réno-structures – Ponts *(non illustré)*

Projets admissibles à une subvention

H. Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Corridor Deux-Montagnes et tronçon Vaudreuil-Rigaud
I. Acquisition d'emprises et d'installations ferroviaires *(non illustré)*
J. Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil
K. Gare intermodale Lucien-L'Allier
L. Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier
M. Abris de trains aux différents sites de garage de nuit *(non illustré)*
N. Programme Réno-tunnel

Projets autorisés

Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue

Réf. n.d.

L'AMT est propriétaire de certaines infrastructures (emprises ferroviaires, caténaires, etc.), de gares et de matériel roulant pour ses lignes de trains de banlieue. Il est nécessaire d'effectuer des travaux d'entretien majeur sur les immobilisations de façon à les maintenir en bon état de fonctionnement et à limiter leur dégradation. La nature de ces dépenses nécessite de prévoir un programme d'interventions ponctuelles.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	5,650	5,000	5,000	5,000	–	20,650

Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount

Réf. 1200-5002

Tous les trains de banlieue se dirigeant vers (ou partant de) la gare Lucien-L'Allier (lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Delson-Candiac) empruntent les infrastructures ferroviaires de la subdivision Westmount du CFCP (entre les gares Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier), ce qui représente quotidiennement 41 trains transportant des passagers et 26 mouvements à vide (retours à vide et déplacements de/vers le site de garage), dont la majorité en période de pointe du matin et du soir. Une étude de simulation de pannes de trains a démontré le manque de robustesse du système de signalisation existant et les limites de la configuration actuelle des voies ferrées (aiguillages et liaisons), c'est-à-dire que la présence d'un seul train en panne a un effet de retards en cascade sur l'ensemble des autres trains (pour les trois lignes). Cette étude a également démontré que tout ajout de service sur ce tronçon rendrait la situation plus critique et même impraticable.

Ainsi, des investissements sont requis pour améliorer la fiabilité du service actuellement offert aux usagers ainsi que pour permettre l'accroissement du service de trains de banlieue sur cette subdivision.

Suite à des inspections effectuées par le CFCP et l'AMT sur la subdivision Westmount, il a été déterminé que plusieurs travaux sont requis pour assurer l'efficacité et la fiabilité, et maintenir la vitesse des trains afin de respecter les horaires entre les gares Lucien-L'Allier et Montréal-Ouest. De plus, ces travaux permettront de réduire les interventions et préviendront les bris responsables des interruptions de service. Les travaux suivants sont donc nécessaires :

- élimination du nombre de joints de rail par l'installation de longs rails soudés (LRS) ;
- réduction du nombre de joints de rail par le remplacement de rail, de 39 à 90 pieds ;
- remplacement de traverses (dormants) ;
- dégarnissage de la voie et d'aiguillages pour enlever le ballast contaminé et le remplacer par du ballast neuf, ce qui permettra de rétablir le drainage sur la voie et par le fait-même, la condition de la voie.

De plus, le système de signalisation ferroviaire en place sur cette subdivision de 7,4 km, qui est utilisée uniquement par les trains de banlieue, dépasse sa durée de vie projetée. D'importantes interruptions de service se sont produites sur la subdivision Westmount ces dernières années en raison de cet ancien système de signalisation et des interruptions similaires sont à prévoir dans l'avenir si ce système n'est pas remplacé. Le projet consiste également à remplacer le système de signalisation ferroviaire en place par un système plus moderne et à prolonger la 3e voie (voie au sud) sur 4,8 km.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,910	9,163	13,577	–	–	25,650

Réaménagement de la gare Montréal-Ouest – Étude

Réf. 1200-4515

Le projet du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur les terrains du triage Glen où étaient garés et entretenus, pendant le jour, les trains de banlieue des lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Delson-Candiac, a nécessité l'aménagement, par le CFCP, d'un site temporaire de garage et d'entretien au triage Sortin, à l'ouest de la gare Montréal-Ouest. Ceci a eu pour effet d'accroître de 40 % le nombre de trains sur les deux passages à niveau de part et d'autre de la gare Montréal-Ouest, ce qui représente quotidiennement 41 trains transportant des passagers et 26 mouvements à vide (retours à vide et déplacements de/vers le site de garage), dont la majorité se situe aux périodes de pointe du matin et du soir, réduisant ainsi la sécurité des usagers du train, des piétons et des automobilistes au niveau de la gare Montréal-Ouest et des deux passages à niveau (rues Westminster et Elmhurst).

Afin d'améliorer la sécurité des usagers de la gare, des piétons et des automobilistes, différents projets ont été envisagés, comme le déplacement des quais de la gare Montréal-Ouest et l'aménagement d'un étagement routier pour la rue West Broadway (à l'est de la rue Elmhurst). Toutefois, des changements majeurs aux services de trains, comme l'ajout d'un service de navette ferroviaire plus fréquent vers l'aéroport P.-E.-Trudeau et l'ouest de l'île de Montréal ou la liaison de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme vers la Gare Centrale, pourraient influencer la nature et l'ampleur des solutions préconisées pour améliorer la sécurité à cet endroit.

Une analyse plus approfondie de solutions en fonction des différents besoins devra être effectuée pour mieux cerner les problématiques et les améliorations nécessaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,300	–	–	–	0,300

Travaux d'infrastructures dans les corridors du CFCP

Réf. 1900-5002

Suite à des inspections effectuées par le CFCP et l'AMT sur l'ensemble du réseau des trains de banlieue qui transitent dans les emprises du CFCP, un programme de travail a été identifié pour maintenir l'efficacité, la fiabilité et la vitesse des trains afin de respecter les horaires. Dans un premier temps, des travaux préviendront les bris responsables des interruptions de service, ce qui assurera à l'AMT de réduire les interventions majeures au niveau de la voie dans le futur. Puis, il faudra entreprendre des travaux concernant la sécurité pour les usagers et les équipements voisins des emprises ferroviaires.

Les travaux suivants sont à effectuer :

- installation de 38 réchauffe-aiguillages répartis sur les 3 lignes ;
- travaux sur la structure des ponts de la subdivision Westmount.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	4,115	9,890	–	–	–	14,005

Modernisation des systèmes électriques de la caténaire – Étude
Réf. 1100-5003

Ce projet vise à s'assurer de la conformité des systèmes électriques de la caténaire avec la nouvelle réglementation du Code de construction du Québec, Chapitre V – Électricité, qui traite principalement des chocs et des arcs électriques. Cette étude servira à identifier l'écart entre cette norme et les installations et façons de faire de l'AMT. L'analyse portera sur la mise en place de pratiques de travail sécuritaires, sur l'utilisation d'équipements de protection, ainsi que sur la normalisation des écriteaux utilisés dans les installations électriques actuelles et futures de l'AMT et permet ainsi à l'Agence de s'assurer de la sécurité de ses opérateurs et de ses employés.

Ce projet de modernisation est nécessaire pour assurer le service sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,150	–	–	–	0,150

Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude
Réf. 5000-8016

Des analyses antérieures ont permis d'évaluer la capacité du tunnel Mont-Royal en vue de son utilisation par les lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Blainville–Saint-Jérôme ainsi que le Train de l'Est. Bien que les infrastructures actuelles du tunnel permettent son utilisation par le matériel roulant prévu sur ces lignes à moyen terme, la capacité du tunnel demeure limitée quant à une expansion future à plus long terme.

Une étude sera effectuée pour évaluer les améliorations à apporter au tunnel, aux infrastructures ferroviaires et au matériel roulant, afin d'en accroître substantiellement la capacité. Les impacts sur les réseaux avoisinants devront également être évalués, à savoir les infrastructures sur les autres tronçons des lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Blainville–Saint-Jérôme ainsi que le Train de l'Est et, sur la capacité des sites de garage, ainsi que sur le matériel roulant de l'AMT, du CN et du CFCP qui y circulent.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,500	–	–	–	0,500

Programme Réno-structures – Ponts
Réf. 5000-5001

Des investissements sont requis pour assurer la pérennité et pour limiter la dégradation des structures des ponts sur les lignes de trains exclusivement ou partiellement utilisées par l'AMT, les compagnies ferroviaires n'ayant effectué, depuis plusieurs années, que les travaux nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

L'AMT se doit d'agir de manière proactive dans le maintien des infrastructures aussi importantes que les ponts et viaducs routiers ou ferroviaires, de manière à ne pas compromettre la sécurité des usagers du transport collectif et des employés, de même que du public en général. La nature de ces dépenses nécessite de prévoir un programme d'inspections et d'interventions ponctuelles.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	3,000	3,000	3,000	–	9,000

Projets admissibles à une subvention

Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Corridor Deux-Montagnes et tronçon Vaudreuil-Rigaud

Réf. 5000-8011 / 1200-8002

L'AMT finalise présentement l'acquisition du corridor ferroviaire Deux-Montagnes et du tunnel Mont-Royal auprès du CN, ainsi que du tronçon Vaudreuil-Rigaud auprès du CFCP. L'acquisition de ces emprises permettra à l'AMT d'avoir toute la flexibilité requise sur ces lignes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
50 %	–	4,850	45,758	–	–	–	50,608

Acquisition d'emprises et d'installations ferroviaires

Réf. 5000-9005

L'AMT est présentement en négociation pour l'acquisition d'emprises et d'installations ferroviaires additionnelles (gares, quais, voies ferrées, voies de garage, etc.). Elle tient à garder confidentiels les dossiers durant les négociations afin de ne pas nuire à celles-ci.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note

Note : Ces projets sont en cours de négociation.

Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil

Réf. 1200-5004

Compte tenu de la volonté d'augmenter l'offre de service sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud entre Lucien-L'Allier et Vaudreuil par l'introduction de trains express, des améliorations sur le plan de l'infrastructure doivent être apportées pour accroître le nombre de trains empruntant la subdivision Vaudreuil (Montréal-Ouest/Dorion-Rigaud) qui est également partagée avec le trafic de marchandises du CFCP (axe Montréal/Toronto).

Ces améliorations aux infrastructures ont pour objectifs d'améliorer la fiabilité et la souplesse d'opération et de permettre l'accroissement du service de trains de banlieue. Elles consistent principalement à mettre en place un système de signalisation automatique à commande centralisée (CCC) qui permettra de circuler sur les deux voies ferrées dans les deux directions et d'installer des aiguillages motorisés avec réchauffeurs d'aiguillage qui permettront de commander à distance les changements de voies en cas de dépassements ou croisements de trains prévus à l'horaire ou résultant de pannes de matériel roulant ou de défaillances d'infrastructures.

L'installation du CCC permet :

- d'améliorer la productivité en augmentant :
  - la capacité du contrôleur de la circulation ferroviaire à assurer le suivi des trains et à modifier le parcours des mouvements ;
  - le nombre d'heures disponibles pour l'entretien sur la voie ;
- d'améliorer la performance et la fluidité des mouvements, car :
  - le chef de train n'a plus à aligner les aiguillages manuellement ;
  - il permet les mouvements bidirectionnels sans réduction de vitesse tout en évitant les interférences ;
- d'améliorer la fiabilité et la sécurité grâce à :
  - une technologie pour réduire les erreurs humaines ;
  - la détection à distance de pannes ou de défaillances.

Les améliorations aux infrastructures incluent les travaux suivants :

- installation d'une signalisation de type commande centralisé (CCC) entre Dorval et Saint-Lazare ;
- ajout de liaisons à double commande à Saint-Lazare afin de réduire les interférences avec les trains de marchandises provenant de Toronto ;
- élimination des passages piétonniers et ajout de système d'avertissement automatique aux gares Dorion et Pincourt-Terrasse Vaudreuil pour améliorer la sécurité des usagers ;
- création d'un nouvel accès (accès est) au centre d'entretien Sortin pour réduire les interférences avec les trains de marchandises allant ou venant de la cour Saint-Luc ;
- ajout de voies de garage de matériel roulant défectueux à Beaconsfield et Sainte-Anne-de-Bellevue (près des détecteurs de boîtes chaudes) ;
- réfection et motorisation d'aiguillages aux endroits stratégiques pour permettre la commande à distance (CCC).

En plus de ces travaux, le projet de réfection de l'échangeur A-20/A-520 à Dorval prévoit le prolongement de la voie nº 3 (nord) entre Dorval et la gare Pine Beach (aiguillage de vitesse de 45 mph), ce qui permettra également de réduire les interférences avec les trains de marchandises manœuvrant entre Dorval et Saint-Luc.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,150	10,647	26,984	–	–	37,781

Gare intermodale Lucien-L'Allier

Réf. 1200-4509

La gare Lucien-L'Allier, la seconde en importance après la Gare Centrale, accueille plus de 11 000 usagers par jour. Localisée en un emplacement stratégique du centre-ville appelé à connaître un développement urbain soutenu au cours des prochaines années, la gare est également mitoyenne avec la station de métro Lucien-L'Allier. Cependant, le lien piétonnier entre la gare et la station de métro demeure problématique, notamment en raison de la distance entre la gare et l'édicule du métro et le fait que la station Lucien-L'Allier soit l'une des plus profondes du réseau du métro. À cette contrainte, s'ajoute la nécessité de rénover les aménagements actuels et de couvrir les quais extérieurs pour protéger la clientèle des intempéries et des variations de température. Avec les hausses de service et d'achalandage prévus sur les lignes de trains de banlieue ayant comme gare terminale Lucien-L'Allier, il devient impératif de procéder au réaménagement de la gare dans le but de favoriser son attractivité. L'AMT prévoit également étudier de façon complémentaire la possibilité de favoriser les connexions entre la gare intermodale et d'autres services métropolitains.

L'AMT souhaite faire de la gare Lucien-L'Allier un pôle d'échange majeur du réseau de transport collectif métropolitain, en améliorant les liens intermodaux et en bonifiant les aménagements offerts à la clientèle :

- acquisition et mise à niveau des quais et voies ferrées ;
- aménagement d'une aire couverte : suivant le modèle des gares européennes, l'AMT souhaite améliorer la convivialité des quais, offrir une protection contre les intempéries à la clientèle et donner une signature à la gare par l'installation de marquises au design architectural soigné ;
- installation d'un éclairage convivial et d'un système de chauffage des quais et des aires d'attentes ;
- amélioration de l'accessibilité et de l'intermodalité, par l'installation d'un ascenseur et d'aménagements favorisant les liens piétonniers entre la gare et la station de métro ;
- implantation d'un système d'information à la clientèle lié aux autres services de transport, en particulier le métro.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,250	9,750	80,000	230,000	–	320,000

Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier

Réf. 1200-4506

La gare Lucien-L'Allier accueille quotidiennement plus de 11 000 passagers provenant des lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Delson-Candiac. Les quais de béton de cette gare terminale sont dans un état de dégradation avancée, l'éclairage est déficient et aucune protection n'est offerte aux usagers contre les intempéries. Également, le quai des voies 1 et 2 est hors service puisqu'il ne respecte pas le dégagement nécessaire aux voitures présentement en service, ce qui limite la capacité actuelle et la flexibilité d'exploitation.

Le projet consiste à rénover les quatre quais (structure, revêtement, drainage et éclairage) et à installer une marquise pour protéger les usagers. Le projet a pour objectifs d'améliorer la sécurité et le confort des usagers et d'assurer le maintien à long terme des installations.[1]

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,100	1,815	2,900	1,800	–	6,615

1. Sous réserve des délais de réalisation du projet Gare intermodale Lucien-L'Allier (réf. 1200-4509)

Abris de trains aux différents sites de garage de nuit

Réf. 5000-8014

Des investissements aux sites de garage des cinq lignes de trains de banlieue sont requis pour augmenter et assurer la fiabilité et la ponctualité du service de trains de banlieue qui ont fait défaut lors de l'hiver 2008-2009.

Un abri chauffé permettra de sécuriser le premier départ des trains par temps froid. De plus, avec les contrats d'entretien en cours de renouvellement et la construction des centres d'entretien qui ne seront pas prêts avant deux ans, l'AMT pourra faire dans ces abris des travaux d'entretien mineur urgents, sans avoir à se rendre aux centres d'entretien actuels ou futurs, ce qui augmentera la fiabilité des équipements et donnera aussi à l'AMT davantage de flexibilité.

Le premier abri permanent sera installé au garage Vaudreuil pour l'hiver 2009-2010. L'abri fermé couvrira une voie complète de garage ainsi qu'une voie de circulation. L'abri aura environ 30 pieds par 1000 pieds et une hauteur de 35 pieds. D'autres abris seront installés dans les autres sites de garages au cours de 2010, après ajustement éventuel du concept, selon les résultats obtenus lors de l'hiver 2009-2010 avec l'abri de Vaudreuil.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	9,000	26,000	-	–	–	35,000

Programme Réno-tunnel

Réf. 5000-5100

Construit en 1917 et mis en opération en 1918, le tunnel Mont-Royal est le lien ferroviaire entre la gare Canora et la Gare Centrale et dessert actuellement la ligne Montréal/Deux-Montagnes. Le tunnel représente une infrastructure majeure pour l'AMT puisqu'il dessert sa ligne la plus achalandée du réseau, en plus d'accueillir au cours des prochaines années les nouveaux tracés prévus sur les tronçons du Train de l'Est et de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme. Depuis sa création, la structure n'a subi aucune amélioration majeure et ce, après plus de 90 années d'opération. Ainsi, des investissements sont requis pour assurer la pérennité de ce tunnel et en améliorer les infrastructures.

L'AMT se doit d'agir de manière proactive dans le maintien et l'amélioration des infrastructures liées au tunnel Mont-Royal, de manière à assurer l'efficacité des opérations tout en préservant la sécurité des usagers du transport collectif et des employés, de même que du public en général. Pour ce faire, un comité directeur a été mis en place, regroupant l'AMT, les partenaires et un consultant, afin d'élaborer un plan d'action et ainsi procéder à la rédaction des plans et devis rattachés à l'exécution de ces travaux de rénovation qui seront, quant à eux, prévus dans un programme d'interventions réparti sur les prochaines années.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	5,000	5,000	5,000	–	15,000

LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES

En service sans interruption depuis 1918, la ligne Montréal/Deux-Montagnes, qui est électrifiée depuis son ouverture, a fait l'objet d'une reconstruction complète par le MTQ de 1992 à 1995, au coût de 300,0 M$. Elle est exploitée par l'AMT depuis 1996.

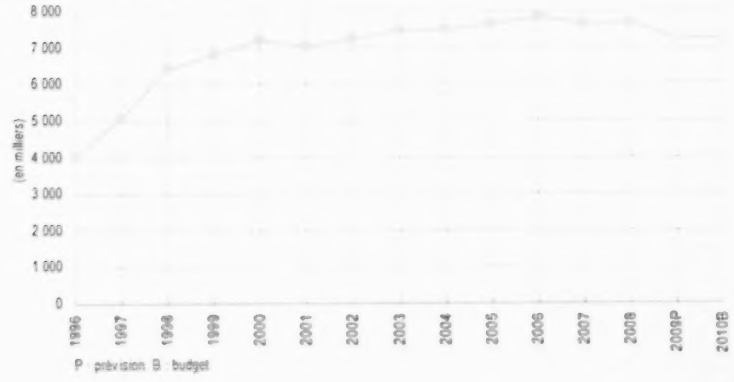
Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Avec près de 7,7 millions de passagers par année, la ligne Montréal/Deux-Montagnes représente 49 % de l'achalandage total du réseau. Pour répondre à la demande potentielle évaluée à plus de 45 000 passagers par jour, les interventions suivantes sont requises :

- acquérir des voitures passagers neuves à deux étages (incluses dans la commande de 160 voitures) ;
- acquérir des locomotives neuves (incluses dans la commande de 20 locomotives) ;
- doubler la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc ;
- étager la jonction ferroviaire de l'Est dans l'arrondissement Saint-Laurent ;
- ajouter une gare au niveau de l'A-13 et prolonger le service vers Saint-Eustache.

Ces interventions permettront d'augmenter la capacité de la ligne de 36 % en pointe du matin et du soir.

Achalandage de la ligne Deux-Montagnes entre 1996 et 2009



EN BREF

- 12 gares, dont 1 commune avec la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire
- 8 stationnements incitatifs offrant 5 912 places autos et 373 places vélos
- 29,9 km de voie
- 26 départs en direction de Montréal
- 23 départs en direction de Deux-Montagnes

ACHALANDAGE RÉEL 2008

Pointe du matin	13 860
Pointe du soir	12 680
Jour moyen	30 940
Mensuel	670 800
Annuel	7 687 200
Annuel (prévision 2009)	7 230 900

Projet autorisé

A. Gare A-13 – Étude

Projets admissibles à une subvention

B. Prolongement du service de la ligne Montréal/Deux-Montagnes vers Saint-Eustache

C. Installation d'une plate-forme d'inspection automatisée au site de garage Saint-Eustache

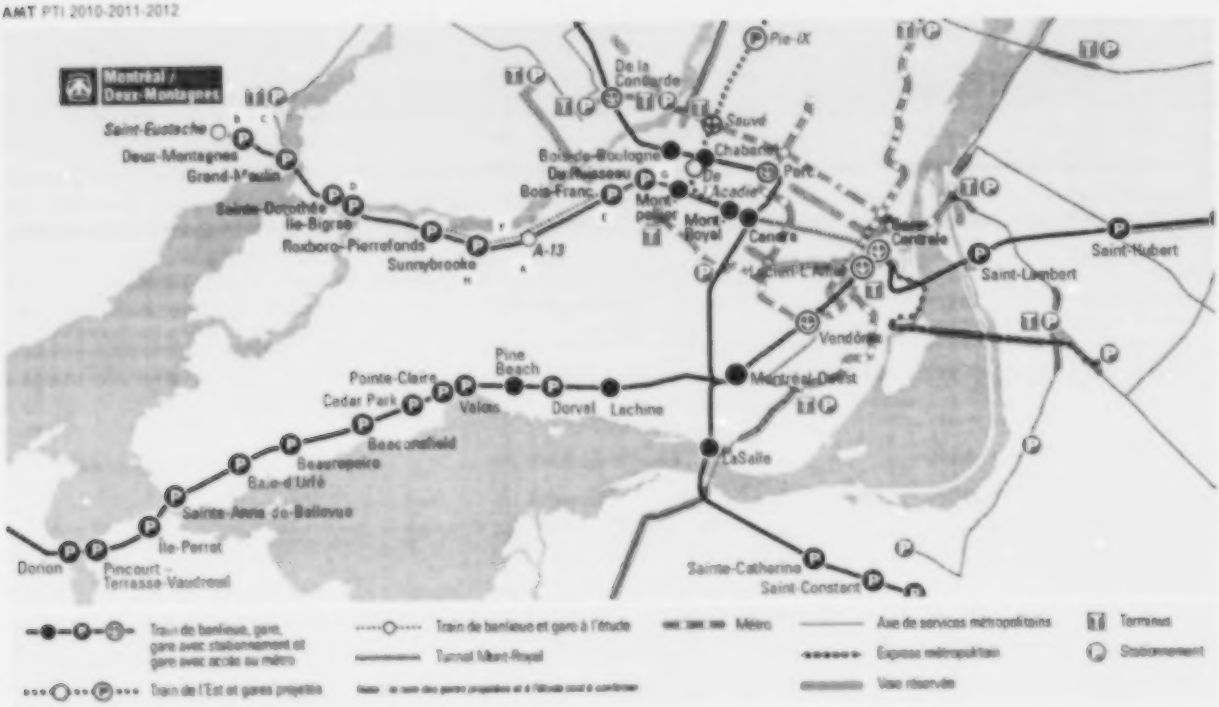
D. Gare Île-Bigras – Réhabilitation

E. Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

F. Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

G. Étagement de la jonction de l'Est

H. Gare Sunnybrooke – Aménagement d'un quai



Projet autorisé

A. Gare A-13 – Étude

Projets admissibles à une subvention

B. Prolongement du service de la ligne Montréal/Deux-Montagnes vers Saint-Eustache

C. Installation d'une plate-forme d'inspection automatisée au site de garage Saint-Eustache

D. Gare Île-Bigras – Réhabilitation

E. Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

F. Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

G. Étagement de la jonction de l'Est

H. Gare Sunnybrooke – Aménagement d'un quai

Projet autorisé

Gare A-13 – Étude
Réf. 1100-4503

L'ajout d'une nouvelle gare et d'un stationnement incitatif sur l'île de Montréal, à proximité de l'A-13, permettrait de répondre à l'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes. Ce projet permettrait également d'encourager, des deux côtés de la rivière des Prairies, les développements du territoire tels que planifiés par les arrondissements de la Ville de Montréal et de la Ville de Laval. La prochaine étape consistera à développer un concept de gare et à préciser une estimation budgétaire des coûts d'acquisition d'un terrain ainsi que des coûts d'aménagement du projet. La mise en service des nouvelles voitures à deux étages et des locomotives bimodes est un préalable à l'ajout de cette gare. Toutefois, l'AMT prévoit investir dans ce projet en fonction des résultats de la négociation et de la conclusion d'un partenariat financier entre tous les partenaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,050	0,100	–	–	–	0,150

Projets admissibles à une subvention

Prolongement du service de la ligne Montréal/Deux-Montagnes vers Saint-Eustache

Réf. 1100-4506

Dans le cadre des projets d'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, l'AMT compte prolonger la deuxième voie ferrée de 0,7 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification) au nord de la gare Deux-Montagnes et aménager une nouvelle gare à Saint-Eustache comprenant deux quais (dalles de béton, éclairage, abris, mobilier), un débarcadère pour les autobus et un stationnement de 1 500 places. L'ouverture d'une nouvelle gare et l'aménagement d'un stationnement incitatif permettraient d'attirer une nouvelle clientèle automobile du territoire de la couronne nord vers le transport collectif et de répondre à la demande excédentaire de la gare Deux-Montagnes. Ce projet a déjà reçu l'appui par voie de résolution de la MRC de Deux-Montagnes et de la Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac. La mise en service des nouvelles voitures à deux étages et des locomotives bimodes et la cession des terrains nécessaires par la Ville de Saint-Eustache sont des préalables à l'ajout de ce prolongement de service.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,146	0,329	4,755	16,749	–	21,978

Installation d'une plate-forme d'inspection automatisée au site de garage Saint-Eustache

Réf. 1100-6002

L'AMT inspecte quotidiennement ses voitures passagers et ses locomotives. L'une des tâches à réaliser est de vérifier l'état des roues et des sabots de frein. Le projet consiste donc en l'installation d'une plate-forme d'inspection automatisée au site de garage Saint-Eustache. Ceci permettrait d'effectuer le suivi quotidien des 58 voitures MR-90 pour valider l'usure des roues et des sabots de frein, en plus de créer des données statistiques pour le suivi de ces voitures. Par ailleurs, l'approbation par Transport Canada et par les chemins de fer sera requise pour effectuer des inspections hebdomadaires, actuellement faites quotidiennement par les wagonniers.

L'installation d'une plate-forme permettra :

- d'effectuer un meilleur suivi des roues et des sabots de frein quotidiennement ;
- d'effectuer une meilleure planification du réusinage des roues et des changements de roues ;
- d'engendrer une économie de coût de transport et de manutention ;
- d'engendrer une économie éventuelle en remplaçant les inspections quotidiennes par des inspections hebdomadaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	0,850	–	–	–	0,850

Gare Île-Bigras – Réhabilitation

Réf. 1100-4504

Les quais de la gare Île-Bigras n'ont pas fait l'objet d'une réfection complète lors de la modernisation de la ligne en 1995. Ce projet vise donc la réfection complète des quais, des garde-corps, des stationnements, des escaliers et des autres installations, étant donné leur état de dégradation avancé.

Ce projet permettra un meilleur accès aux quais pour les usagers et une amélioration de la sécurité pour franchir la rue Chemin du Tour. Plus de 600 passagers utilisent quotidiennement ces quais, ce qui représente un achalandage annuel de l'ordre de 157 500 personnes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,169	1,435	–	–	–	1,604

Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

Réf. 1100-1016

Le stationnement de la gare Bois-Franc est présentement utilisé à pleine capacité. Afin de répondre à la demande croissante pour offrir davantage de places, l'AMT ajoutera 110 places en bordure du stationnement actuel. L'arrondissement Saint-Laurent a accueilli favorablement ce projet en modifiant son règlement d'urbanisme.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,102	1,295	–	–	–	1,397

Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

Réf. 1100-5001

Ce projet vise le doublement de la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc afin d'éviter les conflits de rencontre des trains sur la voie simple à cet endroit. Ce projet consiste à doubler la voie ferrée existante en aménageant une voie ferrée additionnelle sur 7,5 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification). Il permettra de faire remonter des trains à contre-charge aux heures de pointe.

Il y aura une augmentation du nombre de trains de banlieue sur cette ligne. L'augmentation de la fréquence des trains aura comme impact d'accroître la capacité et l'achalandage. Cela se traduira par un meilleur service aux usagers sur l'île de Montréal.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,513	6,770	27,311	7,929	–	42,523

Étagement de la jonction de l'Est

Réf. 1100-5002

L'étagement de la jonction ferroviaire de l'Est est essentiel pour augmenter le nombre de trains passagers sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, tout en évitant les conflits de croisement à niveau avec les trains de marchandises du CN circulant sur la subdivision Saint-Laurent à cette jonction. Ce projet consiste donc à aménager une structure pour étager le croisement de la ligne Montréal/Deux-Montagnes et de la voie du CN (subdivision Saint-Laurent). Le projet comprend aussi la réalisation de voies de déviation temporaire afin de maintenir le service durant les travaux de construction de l'étagement. Cet étagement contribuera également à l'efficacité du service du Train de l'Est et devrait permettre au CN d'améliorer la fluidité de ses trains, qui n'auront plus à croiser les trains de banlieue. À cet effet, une entente a été conclue avec le CN pour une participation financière jusqu'à un maximum de 5,0 M$.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	5,000	5,212	27,079	3,409	–	–	35,700

Gare Sunnybrooke – Aménagement d'un quai

Réf. 1100-4507

La construction de la nouvelle voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds nécessitera également l'aménagement d'un deuxième quai à la gare Sunnybrooke. Ce second quai est essentiel à la mise en service de cette voie ferrée. Il permettra d'accéder aux trains dans les deux directions, dont les trains à contre-charge aux heures de pointe.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,044	0,046	2,235	2,303	–	4,628

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD

En service sans interruption depuis 1889, la ligne Montréal/Dorion-Rigaud a fait l'objet d'importantes rénovations par le MTQ de 1982 à 1989. Elle est exploitée par l'AMT depuis 1996. En 2009, le service a été accru en ajoutant 2 trains par jour en période de pointe. Cette action a permis d'accroître de 5 % la capacité en période de pointe.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Avec près de 3,6 millions de déplacements en 2008, l'achalandage annuel sur cette ligne a enregistré une hausse de 9 % par rapport à 2007. Pour continuer d'assurer un bon service, la consolidation de la ligne doit se poursuivre, que ce soit par l'allongement des quais, la réfection des infrastructures ferroviaires ou l'agrandissement des stationnements incitatifs.

Dans le projet d'acquisition de 160 voitures neuves, aucune nouvelle voiture n'avait été planifiée pour cette ligne, qui disposait alors d'une certaine marge de réserve de capacité et dont l'achalandage n'avait pas augmenté de 1990 à 2005.

Depuis 2005, l'achalandage de cette ligne s'est accru de 16 %, principalement en raison du développement du secteur de l'Île-Perrot et de Vaudreuil-Dorion. Pour répondre à la demande croissante, l'AMT a mis en service en pointe depuis janvier 2009 une rame additionnelle, composée de voitures usagées à un étage louées de New Jersey Transit. Pour maintenir et accroître cette capacité à long terme, il est donc nécessaire d'acquérir des voitures neuves à deux étages compatibles avec les 22 voitures actuelles de type 2000. Ces voitures supplémentaires permettront d'accroître de plus de 30 % la capacité en période de pointe.

Achalandage de la ligne Dorion-Rigaud entre 1996 et 2009

EN BREF

- 19 gares, dont 3 communes avec les lignes Blainville–Saint-Jérôme et Delson-Candiac
- 15 stationnements incitatifs offrant 3 736 places autos et 442 places vélos
- 64,2 km de voie
- 12 départs en direction de Montréal
- 13 départs en direction de Montréal à partir de Vaudreuil[1]

[1] *dont un desservant aussi Hudson et Rigaud*

ACHALANDAGE RÉEL 2008

Pointe du matin	7 840
Pointe du soir	7 330
Jour moyen	15 900
Mensuel	339 600
Annuel	3 565 000
Annuel (prévision 2009)	3 488 200

Projet autorisé

A. Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché

Projets admissibles à une subvention

B. Infrastructures pour un service accru à Hudson

C. Gare Vaudreuil – Aménagement permanent

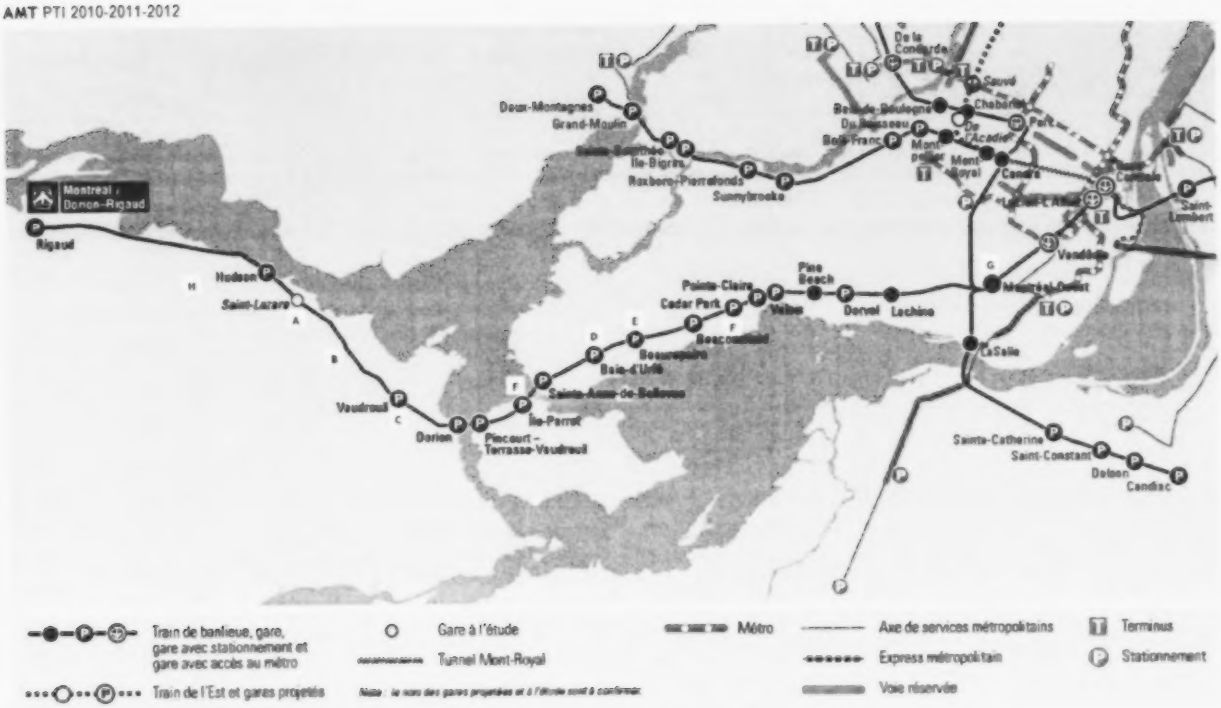
D. Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement

E. Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement

F. Allongement des quais – Phase III

G. Gare Montreal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2

H. Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires



Projet autorisé

A. Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché

Projets admissibles à une subvention

B. Infrastructures pour un service accru à Hudson

C. Gare Vaudreuil – Aménagement permanent

D. Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement

E. Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement

F. Allongement des quais – Phase III

G. Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2

H. Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires

Projet autorisé

Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché
Réf. 1200-4513

La ville de Saint-Lazare compte actuellement près de 17 500 habitants. Une croissance démographique représentant près du tiers de la population actuelle est à prévoir au cours des prochaines années. Ainsi, l'AMT désire examiner, en collaboration avec la Ville de Saint-Lazare, l'opportunité d'offrir l'accès à une gare située entre celles de Vaudreuil et de Hudson. Des analyses seront faites au sujet des travaux d'infrastructures requis et une étude de marché sera réalisée afin d'établir l'achalandage potentiel. Les études permettront de déterminer les coûts associés au projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Projets admissibles à une subvention

Infrastructures pour un service accru à Hudson

Réf. 1200-5005

Le service de trains de banlieue sur le tronçon entre Rigaud et Vaudreuil offre présentement un départ quotidien vers Montréal le matin et un retour le soir, avec un arrêt à la gare Hudson. Une rame est garée à Rigaud pendant la nuit. L'AMT étudie, à la demande de la Ville de Hudson, la possibilité d'ajouter à Hudson deux départs le matin et deux retours le soir, avec des rames de train qui partent présentement du site de garage Vaudreuil. Ces départs additionnels entraînent huit nouveaux mouvements de trains sur le tronçon entre Hudson et Vaudreuil, ce qui nécessite des améliorations aux infrastructures ferroviaires, notamment à la signalisation ferroviaire automatique (Centre de contrôle centralisé – CCC) et à la protection des passages à niveau. Ces améliorations aux infrastructures ferroviaires sont estimées de façon préliminaire à 3,470 M$.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,620	1,750	1,100	–	–	3,470

Gare Vaudreuil – Aménagement permanent

Réf. 1200-1004

La gare régionale de Vaudreuil a été mise en service en 2003. Son stationnement temporaire a été agrandi à trois reprises pour un total d'environ 600 places. Au cours de 2009 et de 2010, la Ville de Vaudreuil-Dorion complétera son plan de réaménagement des infrastructures routières dans les secteurs avoisinant la gare. Par la suite, l'AMT complétera de façon permanente ses installations en aménageant son stationnement et en ajoutant un tunnel piétonnier qui permettra aux usagers d'accéder au quai en toute sécurité. De plus, cette gare à vocation intermodale sera dotée d'un débarcadère pour les autobus. Ce projet est réalisé grâce à la collaboration et à l'implication des autorités de la Ville de Vaudreuil-Dorion et du CIT La Presqu'île et s'intégrera aux développements privés en cours dans ce secteur.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,103	11,291	–	–	–	11,394

Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement

Réf. 1200-1001

Le stationnement actuel de la gare Baie-d'Urfé, situé au sud de l'A-20, dessert principalement la clientèle en provenance de Baie-D'Urfé et de Sainte-Anne-de-Bellevue. Afin de mieux desservir la clientèle en provenance des nouveaux quartiers résidentiels (situés au nord de l'A-40) et du parc industriel de Baie-D'Urfé, l'AMT a convenu d'un partenariat avec la municipalité de Baie-D'Urfé en vue d'aménager un stationnement de 159 places sur un terrain municipal situé dans le secteur industriel, dans l'axe du boulevard Morgan entre la voie ferrée et la rue Clark-Graham.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,013	1,798	-	–	–	1,811

Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement

Réf. 1200-1002

Le stationnement de la gare Beaurepaire est présentement utilisé à pleine capacité. Afin d'offrir davantage de places, l'AMT examine la possibilité d'aménager une aire de stationnement de 100 places au nord de l'avenue Elm, en partenariat avec la Ville de Beaconsfield.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,012	1,353	-	–	–	1,365

Allongement des quais – Phase III

Réf. 1200-4511

Les rames actuellement utilisées sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud sont composées de sept, huit ou dix voitures, pour une longueur de trains de 595, 680 ou 850 pieds. Or, les quais de plusieurs des gares de cette ligne sont plus courts. Comme il n'y a qu'une seule personne à bord pour ouvrir les portes en face du quai lors de l'arrivée en gare, les usagers descendant à ces gares ne peuvent voyager dans n'importe quelle voiture. Sinon, ils doivent descendre à des endroits non conformes aux normes de sécurité, ou même sortir à la gare suivante. Les travaux prévus constituent la phase III du projet initié en 2003, où les quais des gares Sainte-Anne-de-Bellevue (2003), Dorval (2004) et Pointe-Claire (2005) ont été prolongés. Cette troisième phase consiste à allonger les quais de débarquement et d'embarquement (quai 1) de la gare Cedar Park, et à déplacer le quai de débarquement (quai 2) à la gare de l'Île-Perrot à l'est du boulevard Perrot afin d'offrir aux usagers un environnement sécuritaire.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,366	8,122	–	–	–	8,488

Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2

Réf. 1200-4514

La configuration de l'édicule au centre du quai 2 entraîne des problèmes de sécurité majeurs depuis que l'exploitation ferroviaire implique l'utilisation des deux côtés du quai 2 : la largeur disponible pour circuler le long de l'édicule est réduite à son minimum. De plus, l'édicule nécessite des travaux importants sur le plan de la structure et du vitrage, à très brève échéance. L'AMT assurera la complémentarité aux travaux réalisés par la STM aux boucles Elmhurst et Montréal-Ouest.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	1,231	–	–	–	1,231

Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires

Réf. 1200-5001

Ce projet consiste à rénover l'infrastructure ferroviaire sur le tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud, lequel est dans un état de dégradation avancé, ce qui met en péril le service sur ce tronçon. Les travaux consistent principalement à remplacer des traverses, des ballasts et des ponceaux. La vitesse des trains a été réduite de 60 à 10 milles à l'heure en mai 2004, allongeant ainsi le temps de parcours entre les gares Rigaud et Vaudreuil de 23 à 38 minutes. Après certains travaux minimaux les plus urgents effectués en décembre 2004, cette vitesse a été augmentée à 30 milles à l'heure, réduisant ainsi le temps de parcours à 30 minutes. Les travaux prévus permettront d'éviter une nouvelle baisse de la vitesse, voire même de la ramener à 60 milles à l'heure.

Ce projet permettra de reprendre la clientèle perdue en raison des allongements du temps de parcours et possiblement d'accroître celle-ci en attirant une nouvelle clientèle issue du développement résidentiel important que connaît présentement ce secteur.

L'achat de la ligne par l'AMT est un préalable à ce projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,154	3,413	-	–	–	3,567

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME

En service de 1882 à 1981, la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme a été remise en service par l'AMT en 1997 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. La demande étant confirmée par l'achalandage, la ligne est devenue permanente en 2000. De plus, un prolongement de la ligne de 15,5 km entre Blainville et Saint-Jérôme a été mis en service en 2007. Ce nouveau tronçon accueille chaque matin près de 600 clients.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 1997, cette ligne a connu une croissance de l'achalandage qui ne s'est pas démentie : elle a connu une hausse de l'ordre de 5,5 % entre 2007 et 2008.

Des travaux majeurs d'amélioration des infrastructures ferroviaires sont prévus afin d'accroître la capacité et la fiabilité du service. Des accroissements de capacité de stationnement sont également prévus, les 2 025 places sur le territoire du CIT Laurentides étant occupées à 93 %.

Le projet de connexion de la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal permettra de réduire le temps de parcours vers le centre-ville d'au moins 15 minutes. Ceci créera une augmentation majeure de la demande. D'ailleurs, il est prévu d'affecter à cette ligne une portion de la commande des 160 voitures neuves à deux étages afin d'en augmenter la capacité de 75 % en pointe du matin et du soir.

Achalandage de la ligne Blainville-Saint-Jérôme entre 1996 et 2009

P : prévision B : budget

EN BREF

- 13 gares, dont 3 communes avec les lignes Dorion-Rigaud et Delson-Candiac
- 6 stationnements incitatifs offrant 3 051 places autos et 279 places vélos
- 62,8 km de voie
- 10 départs en direction de Montréal[1]
- 10 départs en direction de Blainville[1]

[1] dont 4 desservant la gare Saint-Jérôme

ACHALANDAGE RÉEL 2008

Pointe du matin	5 090
Pointe du soir	4 450
Jour moyen	10 170
Mensuel	213 700
Annuel	2 231 200
Annuel (prévision 2009)	2 122 500

Projets autorisés

A. Gare Blainville – Agrandissement du stationnement – Étude

B. Gare Sainte-Thérèse – Agrandissement du stationnement – Étude

C. Gare Rosemère – Agrandissement du stationnement et amélioration de l'accessibilité – Étude

D. Gare Acadie/Université de Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude

E. Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité et avant-projet

Projets admissibles à une subvention

F. Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement

G. Aménagement de la gare Mirabel

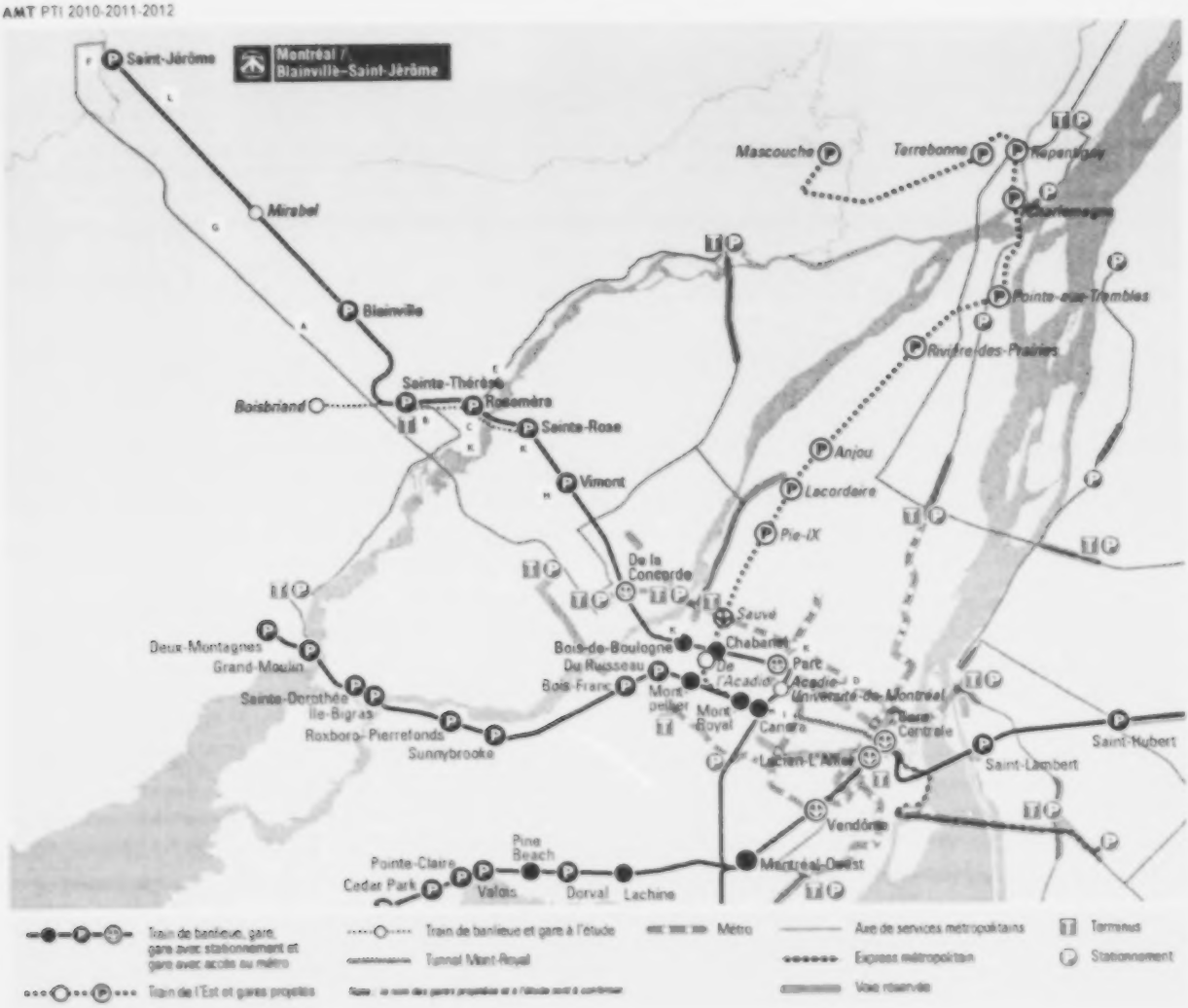
H. Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accessibilité

I. Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal

J. Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme (non illustré)

K. Réfection des quais – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme

L. Garage Saint-Antoine – Ajout d'une voie de garage



Projets autorisés

A. Gare Blainville – Agrandissement du stationnement – Étude

B. Gare Sainte-Thérèse – Agrandissement du stationnement – Étude

C. Gare Rosemère – Agrandissement du stationnement et amélioration de l'accessibilité – Étude

D. Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude

E. Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité et avant-projet

Projets admissibles à une subvention

F. Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement

G. Aménagement de la gare Mirabel

H. Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accessibilité

I. Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal

J. Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme *(non illustré)*

K. Réfection des quais – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme

L. Garage Saint-Antoine – Ajout d'une voie de garage

Projets autorisés

Gare Blainville – Agrandissement du stationnement – Étude

Réf. 1300-1005

L'AMT procède actuellement à l'amélioration des infrastructures et des équipements sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme pour éventuellement diminuer la durée de parcours et augmenter la capacité de cette ligne. Le stationnement de la gare Blainville est présentement utilisé à pleine capacité et ne pourra pas répondre à l'accroissement envisagé. L'AMT examinera la possibilité d'ajouter des places afin de répondre à la demande.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,035	0,066	–	–	–	0,101

Gare Sainte-Thérèse – Agrandissement du stationnement – Étude

Réf. 1300-1006

L'AMT procède actuellement à l'amélioration des infrastructures et des équipements sur la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme pour éventuellement diminuer la durée de parcours et augmenter la capacité. Le stationnement de la gare Sainte-Thérèse est présentement utilisé à pleine capacité et ne pourra pas répondre à l'accroissement envisagé. L'AMT examinera la possibilité d'ajouter des places afin de répondre à la demande.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,050	0,050	–	–	–	0,100

Gare Rosemère – Agrandissement du stationnement et amélioration de l'accessibilité – Étude

Réf. 1300-1007

L'AMT procède actuellement à l'amélioration des infrastructures et des équipements sur la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme pour éventuellement diminuer la durée de parcours et augmenter la capacité. Le stationnement de la gare Rosemère est présentement utilisé à pleine capacité et ne pourra pas répondre à l'accroissement envisagé. L'AMT examinera la possibilité d'ajouter des places afin de répondre à la demande. Par ailleurs, depuis l'implantation du train de banlieue, le CIT Laurentides offre un rabattement à la gare Rosemère. Ce service a débuté avec un minibus. Cependant, en raison de son succès, cinq minibus circulent maintenant dans les rues autour de la gare, en plus de la ligne principale qui parcourt Grande-Côte. À certaines heures, les minibus sont remplis à pleine capacité et la capacité restreinte des minibus (21 passagers) oblige le chauffeur à refuser les clients en trop. D'autre part, faute d'aménagement, les minibus tournent actuellement « illégalement » sur des terrains privés. Un aménagement devra être prévu près du quai de la gare pour accueillir davantage d'autobus. Il faudra aussi prévoir une sortie prioritaire aux autobus afin que ceux-ci soient de retour à temps pour le train suivant.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,050	0,100	–	–	–	0,150

Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude

Réf. 1100-8002

Pour faire suite à l'acquisition des terrains de la gare de triage Outremont par l'Université de Montréal et des projets de construction de nouveaux pavillons et résidences pour étudiants, l'AMT, à la demande de la Ville de Montréal, participe aux études de planification et d'aménagement de ce secteur de l'arrondissement Outremont. La participation de l'AMT concerne l'étude de la faisabilité et de l'opportunité d'aménager une nouvelle gare sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme afin de desservir le nouveau campus projeté dans ce secteur. Aucun stationnement incitatif ne serait aménagé pour cette nouvelle gare.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,266	0,100	–	–	–	0,366

Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité et avant-projet

Réf. 1300-5004

Le projet d'accroissement de la capacité sur les infrastructures ferroviaires de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme ainsi que le projet de liaison ferroviaire (en tunnel) entre cette ligne et la ligne Montréal/Deux-Montagnes au sud de la gare Canora visent à accroître la capacité, à améliorer la fiabilité du service ainsi qu'à réduire le temps de parcours de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme.

Toutefois, pour assurer une plus grande marge d'accroissement de capacité, une plus grande flexibilité de service et une meilleure fiabilité, il est envisagé d'améliorer la capacité des infrastructures ferroviaires en doublant la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse, tout comme elle l'était auparavant. Ce doublement, d'une longueur d'environ 4,7 km, sera fait sur l'ancienne fondation de la voie. Le pont de la rivière des Mille-Îles sera également doublé sur les piliers existants. De plus, ce doublement de voie entraînera l'ajout de deux quais aux gares Rosemère et Sainte-Thérèse. Les études de faisabilité et d'avant-projet permettront de déterminer les coûts associés à la réalisation de ce projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,500	0,500	–	–	1,000

Projets admissibles à une subvention

Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement
Réf. 1600-1001

Ce projet consiste en l'aménagement permanent de 222 places additionnelles au stationnement existant de la gare Saint-Jérôme. Une entente signée le 27 septembre 2005 entre l'AMT et la Ville de Saint-Jérôme prévoyait la construction d'un stationnement de 318 places à la nouvelle gare Saint-Jérôme (phase I). L'entente prévoyait également un agrandissement du stationnement (phase II) lorsque le taux d'occupation du stationnement aurait atteint plus de 85 %. La Ville de Saint-Jérôme, qui a agi comme maître d'œuvre dans ce projet, a fait construire 376 places de stationnement en 2006 au lieu des 318 places prévues. Depuis l'ouverture de cette gare en 2007, le taux d'occupation dépasse 85 % des 376 places construites et certains usagers du train de banlieue doivent stationner leur véhicule dans les rues avoisinantes. C'est pourquoi la Ville souhaite que le stationnement soit agrandi. Pour ce faire, il faudra acheter deux terrains de la Ville de Saint-Jérôme situés de part et d'autre du stationnement existant, totalisant environ 9 215 m² (99 200 pieds carrés).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,192	2,029	–	–	–	2,221

Aménagement de la gare Mirabel
Réf. 1600-4502

Dans le cadre du prolongement de la ligne Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme mis en service en 2007, une gare additionnelle est prévue à Mirabel. Présentement, près de 300 usagers de la ligne résident entre Blainville et Saint-Jérôme (Mirabel et Sainte-Anne-des-Plaines) et pourraient accéder plus facilement au train de banlieue par une nouvelle gare à Mirabel. Le projet a été initialement prévu en deux phases. La phase I inclut l'aménagement de quais, un stationnement de 197 places et une boucle d'autobus avec trois débarcadères, alors que la phase II consiste en un aménagement de 208 places de stationnement additionnelles.

Cette nouvelle gare permettrait d'augmenter l'achalandage du transport collectif ainsi que la capacité d'accueil et de stationnement de la ligne de trains de banlieue tout en réduisant la pression sur les stationnements existants situés plus au sud. L'aménagement de cette gare permettrait aussi de maximiser l'utilisation d'infrastructures existantes et de diminuer la congestion routière sur l'A-15. Selon l'étude de marché réalisée en 1999, cette nouvelle gare pourrait attirer une clientèle potentielle de près de 400 usagers quotidiennement.

Des démarches sont présentement en cours en collaboration avec la Ville de Mirabel afin d'obtenir les autorisations nécessaires auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) pour utiliser à des fins non agricoles les terrains identifiés.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,197	2,678	1,091	–	–	4,966

Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accessibilité

Réf. 1300-1003

La gare Vimont a été aménagée de façon temporaire pour répondre à la demande générée par la fermeture temporaire de l'A-19 en octobre 2006, suite à l'effondrement du viaduc de la Concorde. Cependant, les aménagements actuels sont incomplets et n'offrent pas un niveau d'accueil acceptable pour les usagers. De plus, l'accessibilité en voiture et en autobus est déficiente.

C'est pourquoi l'AMT entend aménager cette gare de façon permanente en 2010. Le projet comprend les quais, un stationnement incitatif d'environ 300 places, un terminus pour autobus de la Société de transport de Laval (STL), une voie d'accès vers les boulevards Bellerose et Dagenais et la délocalisation de la Route verte. Pour faciliter l'accès et la sortie au stationnement et au terminus d'autobus, il faut installer un feu de circulation à l'intersection du boulevard Bellerose. La Ville de Laval participera au financement de l'amélioration de l'accessibilité à cette intersection. De plus, un nouvel accès à deux voies pourrait être construit dans l'emprise du nouveau boulevard Dagenais, entre le boulevard des Laurentides et la gare. Les besoins à long terme pourraient s'élever à 600 places de stationnement.

Par ailleurs, avec la mise en service du métro à Laval en 2007, la gare Saint-Martin a été fermée et remplacée par la gare intermodale De La Concorde, située à moins de 1,5 km. Une bonne partie des usagers actuels de la gare Saint-Martin utilise plutôt la nouvelle gare Vimont.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	0,950	4,543	4,543	–	–	–	9,086

Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal

Réf. 5000-8013

Le projet consiste en l'aménagement d'une liaison ferroviaire en tunnel entre la gare Parc, de la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme, et le tunnel Mont-Royal, déjà emprunté par la ligne Montréal/Deux-Montagnes. En plus d'un nouveau tunnel d'environ 0,5 km, le projet prévoit l'aménagement de quatre aiguillages, la construction/réalignement d'environ 1 100 m de voies ferrées, la signalisation (CCC) et l'électrification de la voie ferrée.

Cette nouvelle liaison ferroviaire permettra de réduire d'environ 15 minutes le temps de parcours des trains de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, qui se situe présentement à 86 minutes. Ce nouveau trajet aboutira à la Gare Centrale au lieu de la gare Lucien-L'Allier. Cette réduction de temps de parcours aura comme effet d'accroître l'achalandage sur cette ligne.

Les plus récentes analyses incitent à réviser à la hausse les coûts du projet. Les coûts finaux seront précisés lors de la préparation des plans et devis.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,559	9,547	82,439	36,049	–	130,594

Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme

Réf. 1300-5003

Le projet consiste à mettre en place un système de signalisation automatique à commande centralisée (CCC) entre la gare Parc et le site de garage Saint-Jérôme, à doubler la voie ferrée entre les gares Saint-Martin et Sainte-Rose (7 km) ainsi qu'à aménager de nouvelles voies d'évitement à Mirabel, Blainville et Sainte-Thérèse.

Compte tenu de l'ajout des nouvelles gares Saint-Jérôme, Vimont, Chabanel et De La Concorde en 2007, et de celle planifiée à Mirabel, ces infrastructures additionnelles assureront la synchronisation des mouvements et la fiabilité du service. Également, la réduction majeure du temps de parcours produite par la liaison ferroviaire entre la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et la ligne Montréal/Deux-Montagnes créera une augmentation importante de la demande, qui nécessitera aussi l'ajout de trains en période de pointe.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,062	6,185	40,720	–	–	46,967

Réfection des quais – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme

Réf. 1300-4521

Les quais, construits temporairement en asphalte et en bois, nécessitent d'importants travaux. Le projet consiste en la réfection des quais des gares Parc, Bois-de-Boulogne, Rosemère et Sainte-Rose. De plus, les gares Parc et Bois-de-Boulogne requièrent des travaux supplémentaires, comme l'ajout d'abris et d'équipement de contrôle. Les travaux devraient être faits simultanément pour diminuer l'impact sur la clientèle et les coûts de mise en chantier.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	0,321	1,768	1,821	–	3,910

Garage Saint-Antoine – Ajout d'une voie de garage

Réf. 1600-6002

Dans le cadre de l'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, il est prévu d'améliorer les infrastructures ferroviaires pour qu'un nombre accru de trains puisse circuler. Deux rames devraient s'ajouter sur cette ligne avec l'arrivée de la nouvelle flotte de 160 voitures et de 20 locomotives. Actuellement, le site de garage Saint-Antoine permet le garage de cinq rames seulement : le projet vise donc à porter ce total à 7.

Présentement, plus de 5 000 usagers utilisent la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, dont 16 % sont des passagers debout (36 % sur le train le plus chargé). La mise en service de deux nouvelles rames permettrait d'accroître la capacité à plus de 9 000 usagers en pointe du matin.

Ce projet doit être réalisé en parallèle avec le projet d'accroissement de la capacité des infrastructures ferroviaires, nécessaire à l'ajout de service sur la ligne. Ce projet serait toutefois abandonné si le projet d'aménagement d'une gare et d'un garage à Boisbriand est réalisé.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,100	0,500	1,400	–	–	2,000

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE

En service de 1859 à 1988, la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire a été remise en service par l'AMT en 2000 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. Pour répondre à la demande qui a évolué rapidement, le service de trains a été progressivement accru en fonction de l'évolution de la mise en œuvre des infrastructures et des gares. À l'automne 2008, le 6 trains par jour, dont 2 en période de pointe, ont été ajoutés. Cette action a permis d'accroître de 17 % la capacité en période de pointe.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 2000, cette ligne connaît une croissance remarquable, avec une hausse de 5,8 % en 2008 par rapport à 2007, pour atteindre près de 1,6 million de déplacements. Afin de répondre aux besoins grandissants de la clientèle, l'AMT prévoit augmenter de 70 % la capacité de cette ligne, en y mettant en service, de façon progressive, une part des 160 voitures neuves à deux étages.

Achalandage de la ligne Mont-Saint-Hilaire entre 1996 et 2009

EN BREF

- 7 gares, dont 1 commune avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes
- 6 stationnements incitatifs offrant 2 827 places autos et 153 places vélos
- 34,9 km de voie
- 5 départs en direction de Montréal
- 5 départs en direction de Mont-Saint-Hilaire

ACHALANDAGE RÉEL 2008

Pointe du matin	3 520
Pointe du soir	3 370
Jour moyen	6 870
Mensuel	144 700
Annuel	1 591 500
Annuel (prévision 2009)	1 699 600

Projets autorisés

A. Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert

B. Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

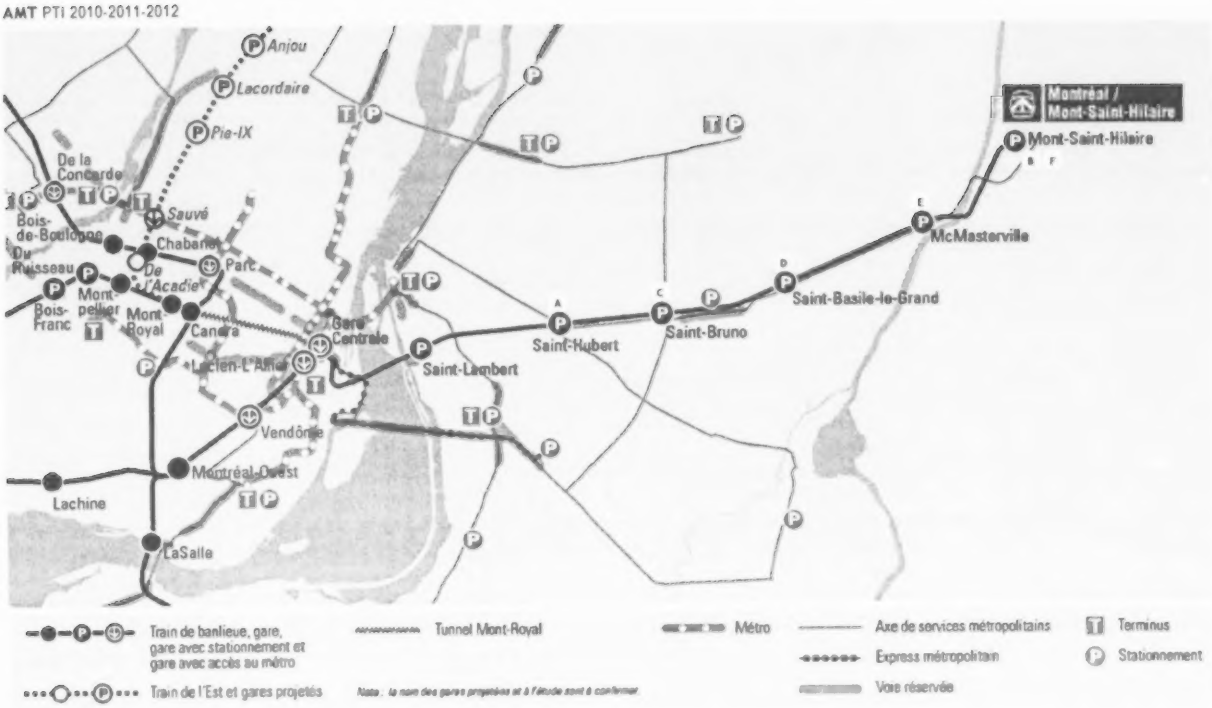
Projets admissibles à une subvention

C. Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent

D. Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent

E. Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

F. Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent



Projets autorisés

A. Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert

B. Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Projets admissibles à une subvention

C. Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent

D. Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent

E. Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

F. Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

Projets autorisés

Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert

Réf. 1400-4511

Dans le cadre d'un plan de mise en valeur des abords du secteur aéroportuaire de Saint-Hubert, l'AMT, la Ville de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil (RTL) ont convenu d'aménager de façon permanente la gare Longueuil/Saint-Hubert. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) visant à redévelopper les terrains commerciaux vacants ou sous-utilisés dans le triangle formé par la voie ferrée, le chemin de Chambly et l'axe Vauquelin-Julien-Lord. Ce nouveau pôle de développement économique aura une densité plus élevée et des fonctions mixtes, ainsi que des aménagements plus conviviaux pour le transport collectif et les modes non motorisés, dans l'optique du *Transit Oriented Development* (TOD). Le projet comprend la nouvelle gare intermodale, des places de stationnement incitatif et des aires d'attente et de dépose-minutes pour faciliter l'accès en provenance de Longueuil et de Saint-Hubert. À plus long terme, il est prévu d'aménager une nouvelle boucle pour des lignes d'autobus en rabattement, accessible à partir du futur axe de la Savane/Patrick/Julien-Lord. L'actuelle gare temporaire Saint-Hubert, mise en service en décembre 2003, accueille quotidiennement 700 passagers et le stationnement incitatif est utilisé à plus de 92 %.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	6,807	7,059	–	–	–	13,866

Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Réf. 1400-5002

Afin d'augmenter la capacité de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, le CN demande à l'AMT de faire les aménagements suivants :

- la construction d'une voie d'évitement d'environ 1 500 pieds de long devant la gare Mont-Saint-Hilaire, incluant deux aiguillages pour le raccordement de cette nouvelle voie à la voie Nord existante ; la voie d'évitement sera implantée au nord des deux voies existantes et au sud de la gare Mont-Saint-Hilaire, approximativement entre les points milliaires PM 52.66 et PM 52.42 ;
- les aménagements de la gare Mont-Saint-Hilaire, dont la construction d'un nouveau quai pour permettre l'embarquement et le débarquement des trains stationnés sur la nouvelle voie d'évitement ;
- l'ajout de voies de liaison entre les deux voies de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, à l'est du site de garage de l'AMT ;
- la modification de la signalisation.

Ces travaux permettront d'améliorer la sécurité et la fluidité des trains de marchandise et de passagers sur la ligne, en évitant notamment les attentes lors des rencontres entre les différents trains ou lors des manœuvres des trains de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,600	6,500	–	–	–	8,100

Projets admissibles à une subvention

Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent

Réf. 1400-4516

Lors de la mise en place de la phase initiale du projet de cette ligne, un aménagement temporaire de la gare Saint-Bruno a été réalisé avec un stationnement en gravier d'environ 350 places. Dans le cadre de l'amélioration progressive du service et en raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 550 places. L'AMT, en collaboration avec la Ville de Saint-Bruno, a évalué la possibilité de déplacer la gare. Après évaluation, l'option retenue est le maintien de la gare sur le site actuel. L'AMT procédera à son aménagement permanent. Les travaux comprendront :

- l'aménagement permanent du stationnement (drainage, bordures, passages piétonniers, éclairage, caméras et pavage) ;
- l'aménagement d'une aire d'attente et de dépose-minutes pour voitures et d'une zone de quais d'autobus ;
- l'allongement et l'aménagement permanent du quai sud, qui ne permet actuellement que la montée et la descente pour six voitures, sur une possibilité de 10 voitures ;
- l'aménagement permanent des installations de gare, dont l'installation d'abribus ;
- la réfection de la passerelle sur le viaduc.

Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,346	5,154	–	–	–	6,500

Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent

Réf. 1400-4515

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service de cette ligne, une nouvelle gare a été aménagée à Saint-Basile-le-Grand en novembre 2003. En raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à environ 350 places. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, qui accueille plus de 600 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente, pour porter le total à plus de 450 places. Les travaux comprendront le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage, ainsi que l'acquisition du terrain, actuellement en location. La gare Saint-Basile-le-Grand améliorera la desserte du secteur résidentiel avoisinant et rendra plus accessible les services commerciaux du secteur. Ce projet a reçu l'appui du conseil municipal de la Ville de Saint-Basile-le-Grand et du conseil d'administration du CIT de la Vallée du Richelieu.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,894	1,369	–	–	–	5,263

Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

Réf. 1400-4513

La gare McMasterville mise en service en 2000 a été aménagée de façon progressive et temporaire dans le cadre de l'amélioration continue du service et en raison de l'accroissement de l'achalandage. Ce stationnement a été agrandi à 600 places en 2008. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, le stationnement doit être aménagé de façon permanente, pour porter le total à environ 750 places. Les travaux comprendront le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité pour les autobus. La gare McMasterville bénéficiera des services d'un CPE agrandi ainsi que de l'accès à un boisé qui placera la protection de l'environnement au cœur du projet d'aménagement. Le concept de réaménagement développé par un comité conjoint a été approuvé par le conseil municipal de la Ville de McMasterville et le conseil d'administration du CIT de la Vallée du Richelieu.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,433	7,237	–	–	–	7,670

Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

Réf. 1400-4514

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service de cette ligne, une nouvelle gare a été aménagée à Mont-Saint-Hilaire en septembre 2002. En raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à quatre reprises pour atteindre 644 places en 2008. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, le stationnement doit être aménagé de façon permanente et être agrandi à 792 places. Les travaux comprendront le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage ainsi que l'aménagement de quais d'autobus dans le stationnement. La gare Mont-Saint-Hilaire sera encadrée par un développement domiciliaire ainsi que par un complexe commercial. La Ville de Mont-Saint-Hilaire complétera en 2010 ses investissements dans le secteur de façon à achever son réseau d'égouttement pluvial et différents aménagements publics. Le projet de réaménagement a reçu l'appui des partenaires impliqués de la Ville et du CIT de la Vallée du Richelieu.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0.338	5.391	–	–	–	5.729

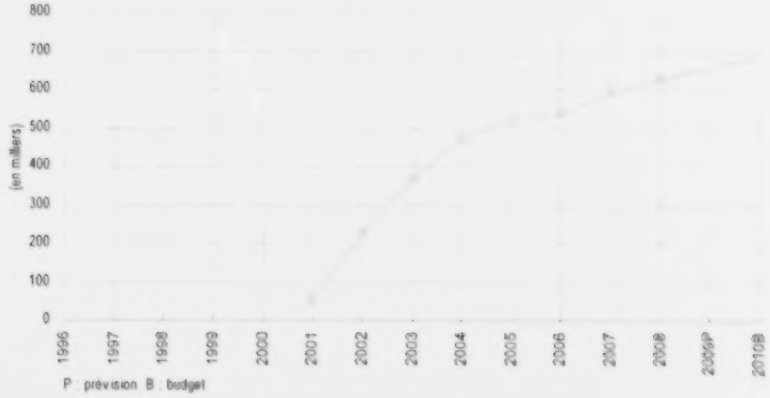
LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC

En service de 1887 à 1980, la ligne Montréal/Delson-Candiac a été remise en service par l'AMT en 2001 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. Pour répondre à la demande qui a évolué rapidement, le service de trains a été progressivement accru en fonction de l'évolution de la mise en œuvre des infrastructures et des gares. En 2005, la ligne a été prolongée de Delson vers Candiac. En janvier 2009, quatre trains par jour ont été ajoutés, dont deux en période de pointe, ce qui a permis d'accroître de 30 % la capacité en période de pointe. Cette ligne a été déclarée permanente en juillet 2009.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

La ligne Montréal/Delson-Candiac a connu une hausse de 5,5 % en 2008 par rapport à 2007, atteignant un total de 623 600 déplacements. Afin de répondre aux besoins grandissants de la clientèle, l'AMT prévoit augmenter l'offre de service sur cette ligne. En rendant cette ligne permanente en 2009, elle envisage le déploiement de voitures à deux étages sur les trois rames actuelles, ce qui augmentera la capacité d'accueil de 25 %. Avec l'ajout de nouvelles voitures, cette capacité augmenterait de plus de 50 % en pointe du matin et du soir. Il faut au préalable réaliser des travaux majeurs d'amélioration des infrastructures ferroviaires afin d'accroître la capacité et la fiabilité du service.

Achalandage de la ligne Delson-Candiac entre 1996 et 2009



EN BREF

- 8 gares dont 3 communes avec les lignes Dorion-Rigaud et Blainville–Saint-Jérôme
- 4 stationnements incitatifs offrant 891 places autos et 84 places vélos
- 25,6 km de voie
- 4 départs en direction de Montréal
- 4 départs en direction de Delson-Candiac

ACHALANDAGE RÉEL 2008

Pointe du matin	1 420
Pointe du soir	1 340
Jour moyen	2 750
Mensuel	57 800
Annuel	623 600
Annuel (prévision 2009)	662 700

Projets autorisés

A. Gare Lachine-Victoria – Étude

B. Gare Kahnawake – Étude

Projets admissibles à une subvention

C. Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle

D. Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent

E. Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

F. Gare Delson – Aménagement permanent

G. Site de garage Delson-Candiac – Aménagement permanent

H. Gare Candiac – Aménagement permanent

Projets autorisés

A. Gare Lachine-Victoria – Étude

B. Gare Kahnawake – Étude

Projets admissibles à une subvention

C. Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle

D. Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent

E. Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

F. Gare Delson – Aménagement permanent

G. Site de garage Delson-Candiac – Aménagement permanent

H. Gare Candiac – Aménagement permanent

Projets autorisés

Gare Lachine-Victoria – Étude

Réf. 1500-4507

Dans le cadre des travaux de l'échangeur Turcot échelonnés sur dix ans ainsi que dans un souci de développer le transport en commun à Lachine, l'AMT envisage l'implantation d'une nouvelle gare sur la ligne Montréal/Delson-Candiac. Une étude de concept sera réalisée dans l'optique d'optimiser l'ensemble des composantes du projet et son coût de réalisation.

Ce projet comprend l'aménagement d'un quai de trains, de stationnements incitatifs et de quais d'autobus. Compte tenu de l'élévation de la voie ferrée pour passer au-dessus de différents axes routiers (dont l'A-20), l'aménagement de quais revêt une certaine complexité.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Gare Kahnawake – Étude

Réf. 1500-4508

Dans le cadre du projet de réfection du pont Honoré-Mercier par le MTQ, une nouvelle gare pourrait être aménagée à Kahnawake, sur la ligne Montréal/Delson-Candiac. Une étude devra être effectuée pour réaliser un concept d'aménagement et en évaluer la faisabilité.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Projets admissibles à une subvention

Amélioration des infrastructures ferroviaires - Adirondack/Lacolle

Réf. 1500-8001

L'achalandage du service actuel de la ligne Montréal/Delson-Candiac ne cesse de croître depuis sa mise en service en 2001. Il a atteint en 2008 plus de 2 700 passagers par jour, ce qui dépassait sensiblement la capacité du service.

Afin de répondre à la demande et d'offrir un meilleur service, il est prévu d'accroître la capacité et la fréquence des trains. Il est cependant nécessaire d'apporter au préalable des améliorations aux infrastructures pour assurer une meilleure fiabilité et une meilleure souplesse d'exploitation.

Le projet, qui est relié au projet d'aménagement d'un site de garage permanent à Delson-Candiac, inclut entre autres :

- l'amélioration du système de signalisation entre Delson et la jonction Sud pour améliorer la fiabilité du service ;
- l'ajout d'aiguillages motorisés au sud de Delson et d'une liaison à Seaway pour améliorer la fiabilité et la flexibilité d'exploitation pour les rencontres de trains ou les dépassements en cas de panne ;
- l'amélioration des passages piétonniers et l'ajout de systèmes d'avertissement automatique pour améliorer la sécurité des passagers (pm 39.15, Sainte-Catherine, Saint-Pierre) ;
- l'ajout d'une voie d'évitement pour le trafic de marchandises sur la subdivision Lacolle pour réduire les interférences entre les trains de marchandises et les trains de banlieue ;
- la réfection et la motorisation d'aiguillages aux endroits stratégiques pour permettre la commande à distance (CCC) qui améliore la productivité, la fiabilité, la performance et la fluidité des mouvements de trains.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,005	1,145	8,625	8,883	–	18,658

Gare Sainte-Catherine - Aménagement permanent

Réf. 1500-4506

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Sainte-Catherine a été aménagée de façon temporaire. L'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle. Le concept d'aménagement de la gare prévoit qu'elle sera située dans l'environnement d'un nouveau développement domiciliaire et développé en collaboration avec la municipalité de Saint-Constant et un promoteur privé, tout en favorisant l'accessibilité au transport collectif ainsi que le transport actif.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,090	9,652	–	–	–	9,742

Gare Saint-Constant - Agrandissement et aménagement permanent

Réf. 1500-4504

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Saint-Constant a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, soit plus de 100 % de hausse de l'achalandage, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle. Le concept d'aménagement développé s'inscrit dans le plan municipal de revitalisation de la rue Saint-Pierre, incluant un parc linéaire longeant la rivière Saint-Pierre et un développement résidentiel. La nouvelle gare sera déplacée dans un complexe multiservice entièrement réaménagé et agrandi, incluant des services diversifiés (café, épicerie, nettoyeur, garderie et bibliothèque). Dans le cadre de l'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Delson-Candiac, l'AMT compte aménager un stationnement satellite en partenariat avec le Musée ferroviaire canadien pour rendre plus accessibles les services de transport collectif.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,066	6,451	–	–	–	7,517

Gare Delson – Aménagement permanent

Réf. 1500-4503

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Delson a été aménagée de façon temporaire (quais en bois, surface de stationnement en gravier et éclairage sur fût en bois). L'AMT désire maintenant revoir, en collaboration avec la Ville de Delson, l'emplacement de la gare en vue d'un aménagement permanent qui permettra de maximiser la capacité du stationnement et d'améliorer la qualité des services offerts.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,050	0,279	1,626	–	–	1,955

Site de garage Delson-Candiac – Aménagement permanent

Réf. 1500-6001

Depuis la mise en service de la ligne, les deux rames de trains sont garées à la gare Delson sur une voie d'évitement existante du CFCP, d'une longueur réduite, ce qui limite le service à l'utilisation d'un maximum de deux rames de quatre voitures. Comme pour toutes les autres lignes de trains de banlieue, un nouveau site permanent de garage de nuit appartenant à l'AMT devra être aménagé de façon à assurer la sécurité et l'entretien approprié du matériel roulant.

Ce projet consiste à acquérir un terrain à Delson ou à Candiac et d'y aménager des voies de garage avec des postes d'alimentation en carburant et de branchement électrique pour la nuit. Le site doit également comporter un bâtiment pour les équipages de trains et des installations minimales pour l'inspection et le nettoyage du matériel roulant. De plus, ce projet est un enjeu pour l'entretien des équipements utilisés sur cette ligne. Dès juin 2010, le CFCP n'assurera plus l'entretien des locomotives. De ce fait, l'AMT doit être en possession de son propre site. Seuls les employés du CFCP peuvent effectuer ce type de travail sur les sites lui appartenant.

Le coût total de mise en place de ce projet avec du matériel usagé est évalué de façon préliminaire à 8,3 M$. Ce projet étant relié à une voie d'entreposage du CFCP, un réaménagement de cette voie et de la connexion à la voie principale est à prévoir.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,255	6,083	-	–	–	8,338

Gare Candiac – Aménagement permanent

Réf. 1500-4505

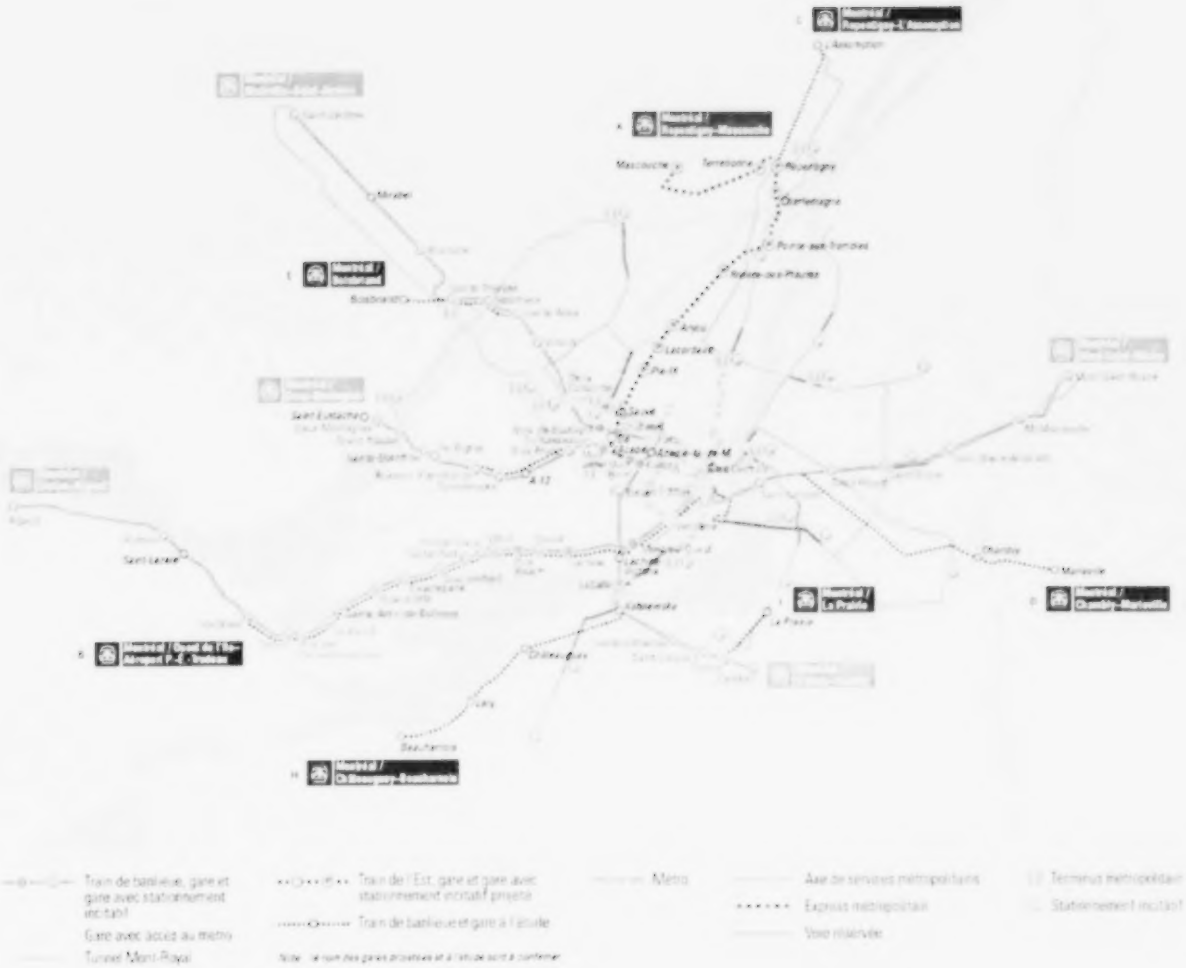
Lors de la mise en service de la ligne, la gare Candiac a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle. La gare, située dans un nouvel environnement, sera intégrée dans un développement domiciliaire, en partenariat avec la Ville de Candiac, pour rendre plus accessibles les services de transport collectif et le transport actif.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,923	4,552	-	–	–	5,475

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU

Un grand projet en cours de réalisation : le Train de l'Est

En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne et Mascouche) de la région métropolitaine. La popularité de ce nouveau service apparaît sans conteste et nos études révèlent que les nouveaux usagers proviendront à 70 % du territoire de Montréal et à 30 % de la couronne nord-est. Ainsi, les 30 voitures à deux étages prévues pour la mise en service de cette ligne permettront d'atteindre une capacité journalière de 5 500 personnes par pointe. Par la suite, des voitures additionnelles sont prévues pour l'accroissement à long terme et permettront d'augmenter de 24 % la capacité d'accueil en période de pointe.



Projets autorisés

A. Train de l'Est

B. Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau vers le centre-ville – Étude

C. Desserte secteur de L'Assomption – Avant-projet

D. Desserte secteur Montréal/Chambly-Marieville – Études d'opportunité et de marché

E. Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité

F. Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité *(non illustré)*

G. Développement du réseau de trains de banlieue – Étude *(non illustré)*

H. Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

I. Desserte secteur La Prairie – Études d'opportunité et de faisabilité

Projets autorisés

A. Train de l'Est

B. Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-É.-Trudeau vers le centre-ville – Étude

C. Desserte secteur de L'Assomption – Avant-projet

D. Desserte secteur Montréal/Chambly-Marieville – Études d'opportunité et de marché

E. Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité

F. Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité *(non illustré)*

G. Développement du réseau de trains de banlieue – Étude *(non illustré)*

H. Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

I. Desserte secteur La Prairie – Études d'opportunité et de faisabilité

Projets autorisés

Train de l'Est
Réf. 1800-1001

Ce projet consiste à offrir un service de trains de banlieue aux résidents de l'est de l'île de Montréal ainsi qu'aux résidents des municipalités de Repentigny, Charlemagne, Terrebonne et Mascouche.

Plus précisément, ce projet consiste à offrir, dès sa mise en service, cinq départs le matin et cinq retours l'après-midi, un aller-retour le midi et un autre en fin de soirée, avec des arrêts aux gares implantées à Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Charlemagne, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou, Lacordaire, Pie-IX, Sauvé et de l'Acadie. La gare terminale sera la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, via la ligne Montréal/Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier). Ce service offrira cinq départs en période de pointe du matin, plus un service hors pointe. À moyen terme, l'achalandage est estimé à 5 500 passagers, soit un potentiel d'achalandage annuel de 2,5 millions de passagers.

Ce projet nécessite les principaux travaux suivants :

- l'aménagement de 11 nouvelles gares, dont neuf avec stationnement ;
- l'ajout de nouvelles voies ferrées ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes ;
- l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire entre Repentigny et Mascouche ;
- l'aménagement de sites de garage en bouts de ligne, à Mascouche (garage de nuit) et à la Gare Centrale (garage de jour) ;
- l'acquisition de cinq locomotives neuves de type bimode (électrique et diesel) ;
- l'acquisition de 30 voitures neuves de type 3000 (deux étages à gabarit réduit).

Pour circonscrire le projet, plusieurs études relatives à la demande en transport, au marché ciblé, aux inventaires et aux impacts environnementaux, aux aspects économiques, à la conception des infrastructures ferroviaires et à la conception des gares ont été faites. Ces études ont été réalisées en tenant compte des directives émises par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) après la transmission d'un avis de projet de l'AMT. Le tronçon entre Charlemagne et Mascouche a été soumis au processus du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à l'automne 2008. L'émission du certificat de réalisation du projet (CAR) devrait suivre sous peu. Tout particulièrement en ce qui concerne les gares, l'AMT poursuit son travail en étroite collaboration avec les représentants municipaux en vue de leur réalisation sur la base des concepts établis. De même, la conception des infrastructures ferroviaires est développée en fonction des diverses considérations des partenaires de l'AMT, le MTQ, les municipalités, le CN et les différents intervenants socioéconomiques. Les travaux d'infrastructures ferroviaires ont commencé à l'été 2009 et les travaux sur les gares de Montréal devraient débuter à l'automne 2009. L'AMT a octroyé des contrats en vue de l'acquisition du matériel roulant.

La réalisation de ce projet est évaluée à 336,0 M$, auxquels s'ajoutent des contingences de 54,0 M$. Cependant, les conclusions du BAPE, entre autres celles portant sur l'électrification du Train de l'Est ainsi que les nouveaux besoins en sécurité et en communications aux clients, pourraient faire fluctuer à la hausse les coûts de réalisation du projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	135 000	157 000	98 000	–	–	390 000

Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-É.-Trudeau vers le centre-ville – Étude

Réf. 1200-8001

Les lignes de trains de banlieue offrent principalement des services en pointe du matin, de la périphérie vers le centre-ville de Montréal, et vice-versa en pointe du soir. Il y a peu ou pas de services à contre-charge en pointe ainsi qu'en hors pointe. Une des contraintes majeures aux améliorations des services ferroviaires passagers est le partage des infrastructures avec les marchandises. Afin d'améliorer les services existants de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, à la demande des municipalités de l'ouest de l'île de Montréal, l'AMT entend aménager un corridor de voies ferrées dédié au transport des passagers.

De plus, Aéroports de Montréal (ADM), dans le cadre de son projet d'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport P.-E.-Trudeau, désire mettre en place un service de navette ferroviaire de haute fréquence entre l'aérogare et le centre-ville. Un tel service nécessite l'aménagement de voies ferroviaires dédiées au transport des passagers. La Ville de Montréal en a également fait une priorité dans son plan de transport.

Une étude de préfaisabilité en cours de réalisation devrait être achevée en 2009 afin de définir le tracé ferroviaire optimal. La deuxième phase d'étude débutera en 2010 et aura comme objectif de définir les paramètres d'exploitation définitifs, de compléter les analyses avantages-coûts et financière finales, de préparer le dossier d'affaires final et les études d'avant-projet définitif en vue d'une réalisation s'échelonnant de 2011 à 2016.

Le nouveau corridor ferroviaire passagers entre le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de l'île viendra résoudre les problèmes d'accessibilité de l'aéroport Montréal-Trudeau, tout en améliorant la desserte en transport collectif pour tout l'ouest de l'île. Ce corridor dédié permettra aussi l'ajout de nouveaux services express, qui amélioreront la compétitivité de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, ce qui favorisera le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif. Finalement, les autres bénéfices attendus sont des gains de temps pour les clientèles actuelles et potentielles, la réduction des gaz à effet de serre ainsi que l'amélioration du confort et de la fiabilité du service ferroviaire.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,780	0,500	–	–	–	1,280

Desserte secteur de L'Assomption – Avant-projet

Réf. 1800-8001

L'offre de service du train de banlieue vers L'Assomption est une opportunité de développement futur en complément de la mise en service du Train de l'Est. La MRC de L'Assomption souhaite une réflexion structurée sur les retombées que cela pourrait apporter à la MRC en matière de développement urbain et économique. Elle désire aussi que soient évaluées les mesures à mettre en place pour assurer la bonne intégration du projet sur le territoire local. L'AMT a prévu un montant de 0,500 M$ pour la réalisation d'études afin d'analyser le potentiel de cette extension du réseau de trains de banlieue vers L'Assomption.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,500	–	–	–	0,500

Desserte secteur Montréal/Chambly-Marieville – Études d'opportunité et de marché

Réf. 1400-8003

Au fil des années, l'A-10 et la route 112 sont de plus en plus congestionnées en raison de la croissance continue du nombre d'automobiles. Afin de contrer cette congestion, l'AMT désire examiner, en collaboration avec les municipalités concernées, l'opportunité d'offrir un service de trains de banlieue dans la région de Chambly et potentiellement à Marieville. Des analyses seront faites par rapport aux travaux d'infrastructures requis et une étude de marché sera réalisée afin d'établir l'achalandage potentiel. Ce projet implique des immobilisations importantes pour :

- l'amélioration des infrastructures ferroviaires (voies, signalisation, électrification, structures, etc.) ;
- l'aménagement de gares avec terminus d'autobus et stationnements incitatifs ;
- l'aménagement de sites de garage ;
- l'acquisition de matériel roulant.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité

Réf. 1300-8003

La ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dessert les municipalités du CIT Laurentides avec des gares à Saint-Jérôme, Blainville, Sainte-Thérèse et Rosemère, lesquelles offrent plus de 2 000 places de stationnement qui sont occupées à 93 %. Ces gares sont situées du côté est de l'A-15 et leur accès n'est pas optimal pour les résidents des municipalités situées à l'ouest de l'A-15, comme Boisbriand. Pour les résidents de cette municipalité, la gare la plus proche est celle de Sainte-Thérèse et son stationnement est occupé à pleine capacité. Un important développement des terrains de l'ancienne usine General Motors (GM) est présentement en cours et offrira une opportunité de développement orienté vers le transport en commun (TOD). L'AMT désire, en collaboration avec les municipalités concernées, offrir un service de trains de banlieue avec une nouvelle gare à Boisbriand. Cette nouvelle gare n'étant pas située directement sur les voies ferrées utilisées par la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme, un tel service nécessiterait des infrastructures supplémentaires. De plus, la possibilité d'étirer ce prolongement de ligne jusqu'à Saint-Augustin sera étudiée.

Ce projet profiterait de la réception du nouveau matériel roulant en 2010-2012 et de l'augmentation de la capacité de la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme en raison de l'accroissement du nombre de trains qui en résultera. Des analyses seront faites au sujet des aménagements et équipements requis et une étude de marché sera réalisée en 2010 afin d'établir l'achalandage potentiel.

Ce projet implique des immobilisations importantes pour :

- l'amélioration des infrastructures ferroviaires à Boisbriand (voies, signalisation) ;
- l'aménagement de gares avec terminus d'autobus et stationnements incitatifs ;
- l'aménagement d'un site de garage.

Ce projet ne nécessite pas l'acquisition de matériel roulant puisqu'il est déjà prévu à partir de la flotte actuelle et future de l'AMT.

Ce nouveau service vers Boisbriand permettrait d'accroître la capacité du service actuel entre la gare Sainte-Thérèse et Montréal, mais n'offrirait pas de capacité additionnelle dans le tronçon Saint-Jérôme/Sainte-Thérèse. Une analyse comparative devra être effectuée pour déterminer l'opportunité d'accroître le service vers Boisbriand ou vers Saint-Jérôme. Dans ce dernier cas, des améliorations au site de garage Saint-Antoine doivent aussi être apportées.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,050	0,250	-	–	–	0,300

Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité

Réf. 5000-8015

Le réseau actuel de trains de banlieue consomme annuellement près de 8 000 000 litres de carburant et émet plus de 20 000 tonnes de GES. Le réseau de trains de banlieue comporte cinq lignes, dont seulement une est présentement électrifiée (ligne Montréal/Deux-Montagnes). Le projet du Train de l'Est prévoit l'utilisation de locomotives bimodes pour accéder à la Gare Centrale, via le tracé de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, en raison de la nécessité d'utiliser une alimentation électrique dans le tunnel Mont-Royal. Un projet visant à faire transiter la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme vers la Gare Centrale est également à l'étude. L'électrification du réseau de trains de banlieue permettrait de réduire les coûts de carburant et les émissions de GES.

Toutefois, cette électrification implique des investissements majeurs afin de mettre en place le réseau d'alimentation des trains (caténaires, sous-stations) et de modifier les infrastructures existantes pour les rendre compatibles (signalisation ferroviaire). Une étude de préfaisabilité est nécessaire pour évaluer les coûts et les bénéfices de cette électrification. En 2009, l'AMT a établi une entente avec Hydro-Québec et a commandé une étude pour cibler les contraintes et les bénéfices des tronçons les plus prometteurs du réseau de trains. Ceci représente la première étape vers des projets d'électrification du réseau. Hydro-Québec contribuera à ces études à hauteur de 30 % des sommes investies.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	30 %	0, 300	1,100	0,100	–	–	1,500

Développement du réseau de trains de banlieue – Étude

Réf. 5000-8012

Afin d'atteindre les objectifs de mobilité durable et d'accroissement d'achalandage, il est incontournable d'améliorer les services de façon continue. À cette fin et pour répondre à la demande future anticipée et aux demandes des acteurs du transport collectif, diverses études seront réalisées dans le but d'évaluer de façon préliminaire les projets d'amélioration et de développement du réseau de trains de banlieue, par exemple la desserte Laprairie/Longueuil, etc. Ces études permettront d'évaluer les besoins en infrastructures et matériel roulant, comme l'ajout de gares et de lignes, l'amélioration des infrastructures, l'acquisition d'emprises ferroviaires, l'acquisition de voitures de trains de banlieue, l'acquisition de locomotives, l'ajout de voies, etc.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,550	0,350	0,350	–	–	1,250

Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

Réf. 1500-8002

Les municipalités de Châteauguay et des environs constituent un bassin important de la population de la grande région de Montréal. Dans l'effort continu de réduire la congestion automobile, notamment dans l'axe de la route 138 et du pont Honoré-Mercier, l'AMT poursuivra ses études en collaboration avec ses partenaires afin d'évaluer et de développer un projet visant à implanter un service de trains de banlieue reliant la région de Châteauguay-Beauharnois au centre-ville de Montréal. L'AMT achèvera, en 2010, les études d'opportunité et de faisabilité pour ce projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Desserte secteur La Prairie – Études d'opportunité et de faisabilité

Réf. 1500-8004

Afin d'améliorer la desserte en trains de banlieue de la Rive-Sud ouest, l'implantation d'une nouvelle gare à La Prairie, sur la voie ferrée du CN qui connecte la ligne du CP à Delson, sera étudiée. La desserte de cette gare impliquerait l'ajout de nouvelles rames de trains partant de la gare La Prairie pour s'insérer sur la voie qu'empruntent les trains de la ligne Montréal/Delson-Candiac vers la gare Lucien-L'Allier. Une étude devra être effectuée pour réaliser la faisabilité d'une gare et d'un site de garage à La Prairie, et pour définir les améliorations nécessaires aux infrastructures ferroviaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,250	–	–	–	0,250

Réseau de transport métropolitain-autobus

Face à une congestion sans cesse grandissante sur le réseau routier, le RTM-Autobus constitue une composante vitale du réseau dans la région de Montréal : en 2008, 2,6 millions d'automobilistes profitaient d'un stationnement incitatif, 23,7 millions d'usagers empruntaient des autobus qui circulent sur des voies réservées métropolitaines et près de 71,2 millions de clients annuels transitaient dans les terminus métropolitains. Le RTM-Autobus compte 20 axes de transport, 31 voies réservées, 16 terminus, 22 stationnements incitatifs, offrant quotidiennement 12 763 places, et un autobus express métropolitain : Chevrier. Grâce aux mesures mises en place le long des axes de transport collectif, le RTM-Autobus permet d'optimiser l'accès aux transports collectifs sur le territoire de l'AMT où la densité de population est plus faible.

Consolider les axes de transport pour améliorer les services

Compte tenu de sa grande efficacité et de ses coûts plus modestes, le RTM-Autobus offre une alternative et une complémentarité pour tous les secteurs géographiques de la région non desservis par un mode lourd de transport collectif, notamment les secteurs à plus faible population. Les projets proposés dans le PTI 2010-2011-2012 sont répartis sur les axes suivants : Axes A-25 et boulevard Pie-IX • Axes A-20 et route 132 • Axes A-10 et A-Bonaventure • Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal.

Ses défis : Accroître l'utilisation du transport collectif en augmentant l'achalandage des équipements métropolitains, notamment celui des autobus express métropolitains • Assurer le maintien et l'amélioration de la performance des services • Offrir une qualité de service accrue et des équipements de qualité optimale.

Ses objectifs : Bonifier graduellement l'offre de service des express métropolitains en augmentant, s'il y a lieu, le nombre d'heures de service, ce qui accroît la capacité et réduit les temps d'attente pour les usagers • Offrir une qualité de service accrue et des équipements et infrastructures de qualité supérieure afin d'être compétitif par rapport à la voiture • Poursuivre la réalisation de terminus et stationnements incitatifs, de mesures préférentielles, dont des voies réservées, pour ainsi réduire les temps de parcours des autobus, rendant ainsi le service compétitif par rapport à l'automobile.

EN BREF

Voies réservées	
Nombre de voies	31
En pointe du matin	85,2 km
En pointe du soir	73,5 km
Stationnements incitatifs	
Nombre de stationnements	22
Nombre de places de stationnement	12 763
Nombre de places vélos	1 479
Terminus	
Nombre de terminus	16
Autobus express	
Nombre d'express	1

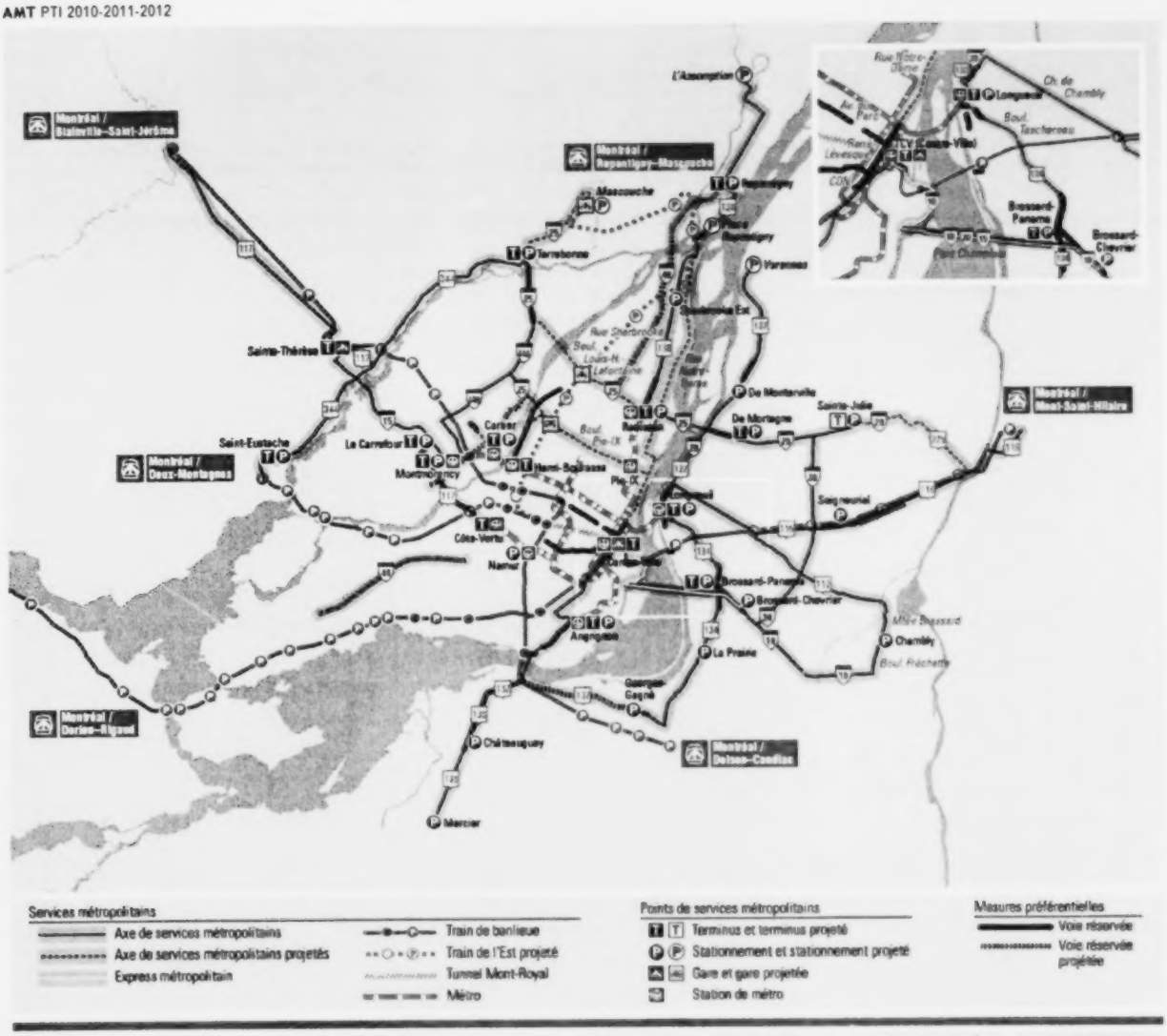
Services métropolitains
- Axe de services métropolitains
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Tunnel Mont-Royal
- Métro

Points de services métropolitains
- T Terminus et terminus projeté
- P Stationnement et stationnement projeté
- Gare et gare projetée
- Station de métro

Mesures préférentielles
- Voie réservée
- Voie réservée projetée

	CARACTÉRISTIQUES	1997	2008	PRÉVISION 2009 [1]	OBJECTIF 2010
TERMINUS					
	Nombre de terminus	6	16	16	16
	Nombre de quais	118	215	215	215
	Achalandage annuel	40,7 M	71,2 M	71,2 M	71,2 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	10	22	22	22
	Nombre de places offertes	4 600	12 763	13 100	13 100
	Achalandage annuel	0,6 M	2,2 M	2,6 M	2,6 M
	Taux d'utilisation	63%	81%	80%	80%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	31	31	31
	Longueur pointe du matin	41,2 km	85,2 km	85,2 km	85,2 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	73,5 km	73,5 km	73,5 km
	Achalandage annuel	16,0 M	23,7 M	23,7 M	23,7 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel	-	1,216 M	1,270 M	1,333 M
Express A40	Achalandage annuel	-	0,031 M	-	-
Express Île-des-Sœurs	Achalandage annuel	-	0,007 M	0,028 M	-

[1] *Estimation de l'achalandage annuel 2009, prévision annuelle basée sur résultats d'achalandage*



Services métropolitains
- Axe de services métropolitains
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Tunnel Mont-Royal
- Métro

Points de services métropolitains
- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Gare et gare projetée
- Station de métro

Mesures préférentielles
- Voie réservée
- Voie réservée projetée

	CARACTÉRISTIQUES	1997	2008	PRÉVISION 2009 [1]	OBJECTIF 2010
TERMINUS					
	Nombre de terminus	6	16	16	16
	Nombre de quais	118	215	215	215
	Achalandage annuel	40,7 M	71,2 M	71,2 M	71,2 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	10	22	22	22
	Nombre de places offertes	4 600	12 763	13 100	13 100
	Achalandage annuel	0,6 M	2,2 M	2,6 M	2,6 M
	Taux d'utilisation	63%	81%	80%	80%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	31	31	31
	Longueur pointe du matin	41,2 km	85,2 km	85,2 km	85,2 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	73,5 km	73,5 km	73,5 km
	Achalandage annuel	16,0 M	23,7 M	23,7 M	23,7 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel	-	1,216 M	1,270 M	1,333 M
Express A40	Achalandage annuel	-	0,031 M	-	-
Express Île-des-Sœurs	Achalandage annuel	-	0,007 M	0,028 M	-

[1] *Estimation de l'achalandage annuel 2009, prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage*

INFRASTRUCTURES COMMUNES

Le RTM-Autobus requiert des investissements qui sont communs à plus d'un axe, comme les projets d'amélioration des équipements accueillant différentes AOT ou ayant un rayonnement régional.

Infrastructures communes

Certains équipements, comme le terminus Centre-ville, requièrent des travaux majeurs pour accroître la capacité d'accueil des services d'autobus et de la clientèle et ainsi développer l'utilisation des transports collectifs.

Services métropolitains

- Axe de services métropolitains
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Tunnel Mont-Royal
- Métro

Points de services métropolitains

- T Terminus et terminus projeté
- P Stationnement et stationnement projeté
- Gare et gare projetée
- Station de métro

Mesures préférentielles

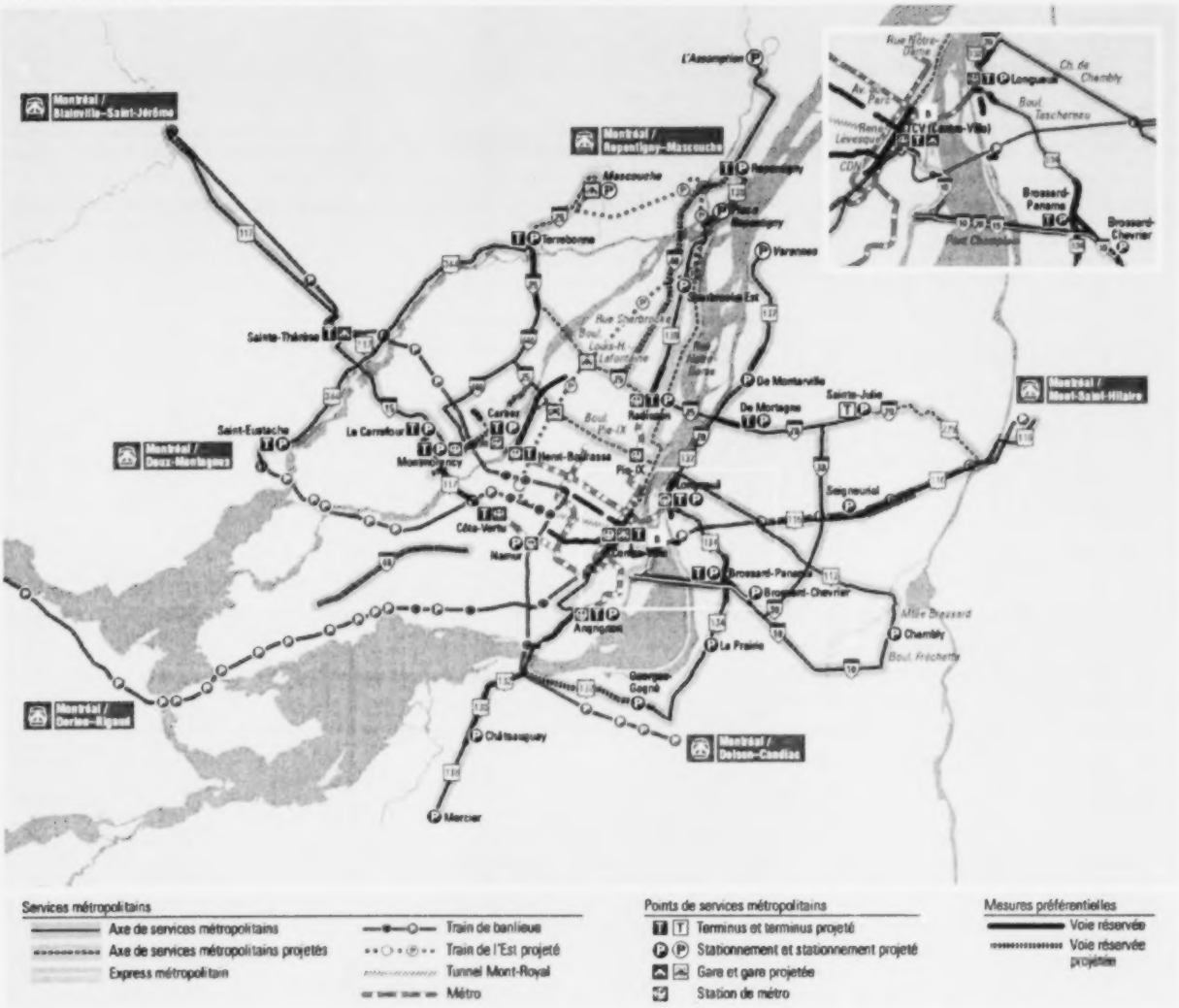
- Voie réservée
- Voie réservée projetée

Projet autorisé

A Entretien majeur des équipements métropolitains *(non illustré)*

Projet admissible à une subvention

B Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus



Projet autorisé

A. Entretien majeur des équipements métropolitains *(non illustré)*

Projet admissible à une subvention

B. Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus

Projet autorisé

Entretien majeur des équipements métropolitains
Réf. n.d.

Les infrastructures du RTM-Autobus se sont détériorées avec les années. Des éléments mécaniques, électriques ou structurels ont atteint leur durée de vie utile et nécessitent des réparations ou leur remplacement afin de maintenir les actifs opérationnels. Les différents travaux prévus vont de la réfection des systèmes de refroidissements jusqu'aux travaux de resurfaçage dans des stationnements. La priorité des projets retenus a été établie dans un programme d'entretien majeur afin de maintenir une qualité adéquate des infrastructures.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	1,939	1,200	1,200	1,200	–	5,539

Projet admissible à une subvention

Terminus Centre-ville - Développement d'un nouveau terminus
Réf. 2000-8002

En plus de permettre l'exploitation de nouveaux quais sur rue depuis août 2008 pour accroître la capacité du terminus Centre-ville de la rue De la Gauchetière, l'AMT cherche à accroître davantage la capacité d'accueil des services d'autobus circulant dans le corridor métropolitain de l'axe Pont-Champlain/Bonaventure.

L'AMT doit assurer pour tous les transporteurs, dans cet important corridor métropolitain, le maximum de capacité d'exploitation pour répondre à la croissance des services de transport en commun, qui sera stimulée par de nombreux facteurs positifs pour notre industrie, dont l'évolution du marché de l'essence et le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services du transport en commun (PAGASTC) du MTQ.

Une demande accrue pour des services de transport collectif est aussi prévisible en conséquence du projet de la Société du Havre de Montréal (SHM), qui consiste à reconstruire le tronçon montréalais de l'A-Bonaventure. En effet, cet important réaménagement routier aura un impact sur les transferts modaux de l'automobile vers le transport collectif, en raison de la réduction de la capacité routière visée par le nouvel aménagement routier de l'axe Bonaventure à Montréal.

Le projet de l'AMT, actuellement en phase d'étude préliminaire, prévoit l'implantation d'un nouveau terminus au centre-ville de Montréal, qui serait complémentaire à l'actuel terminus de la rue De La Gauchetière. Le développement de ce projet tiendra compte des orientations gouvernementales à venir à la suite des analyses du pont Champlain et d'un éventuel SLR dans cet axe.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,750	5,250	44,000	150,000	–	200,000

AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX

Dans ces axes, les travaux de prolongement et de réfection de l'A-25 ainsi que l'implantation d'une nouvelle voie réservée sur le boulevard Pie-IX à Montréal et à Laval contribuent à l'organisation de la desserte en transport collectif.

Consolider le réseau pour améliorer les services

Sur l'A-25 entre Laval et Terrebonne via les tronçons de voies réservées, le service d'autobus est assuré par les lignes du CIT Les Moulins vers les terminus Henri-Bourassa et Radisson, et par les lignes de la STL vers le terminus Henri-Bourassa. Le boulevard Pie-IX constitue l'un des axes de transport collectif les plus importants dans la région. Cet axe relie les municipalités de Terrebonne, Laval et les arrondissements Montréal-Nord, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Rosemont–La Petite-Patrie et Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de la Ville de Montréal. Avec l'arrivée du nouveau pont de l'A-25, une opportunité importante se présente pour la concrétisation d'un axe majeur pour le transport en commun dans l'enlignement du boulevard Pie-IX et de son prolongement vers Laval.

ACHALANDAGE EN 2008

Terminus Terrebonne	1 832 300 usagers
Stationnement Terrebonne	196 800 véhicules (taux d'occupation : 91 %)
Voie réservée A-25	675 600 usagers

Services métropolitains
- Axe de services métropolitains
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Tunnel Mont-Royal
- Metro

Points de services métropolitains
- T Terminus et terminus privés
- P Stationnement et stationnement projeté
- Gare et gare projetée
- Station de métro

Mesures préférentielles
- Voie réservée
- Voie réservée projetée

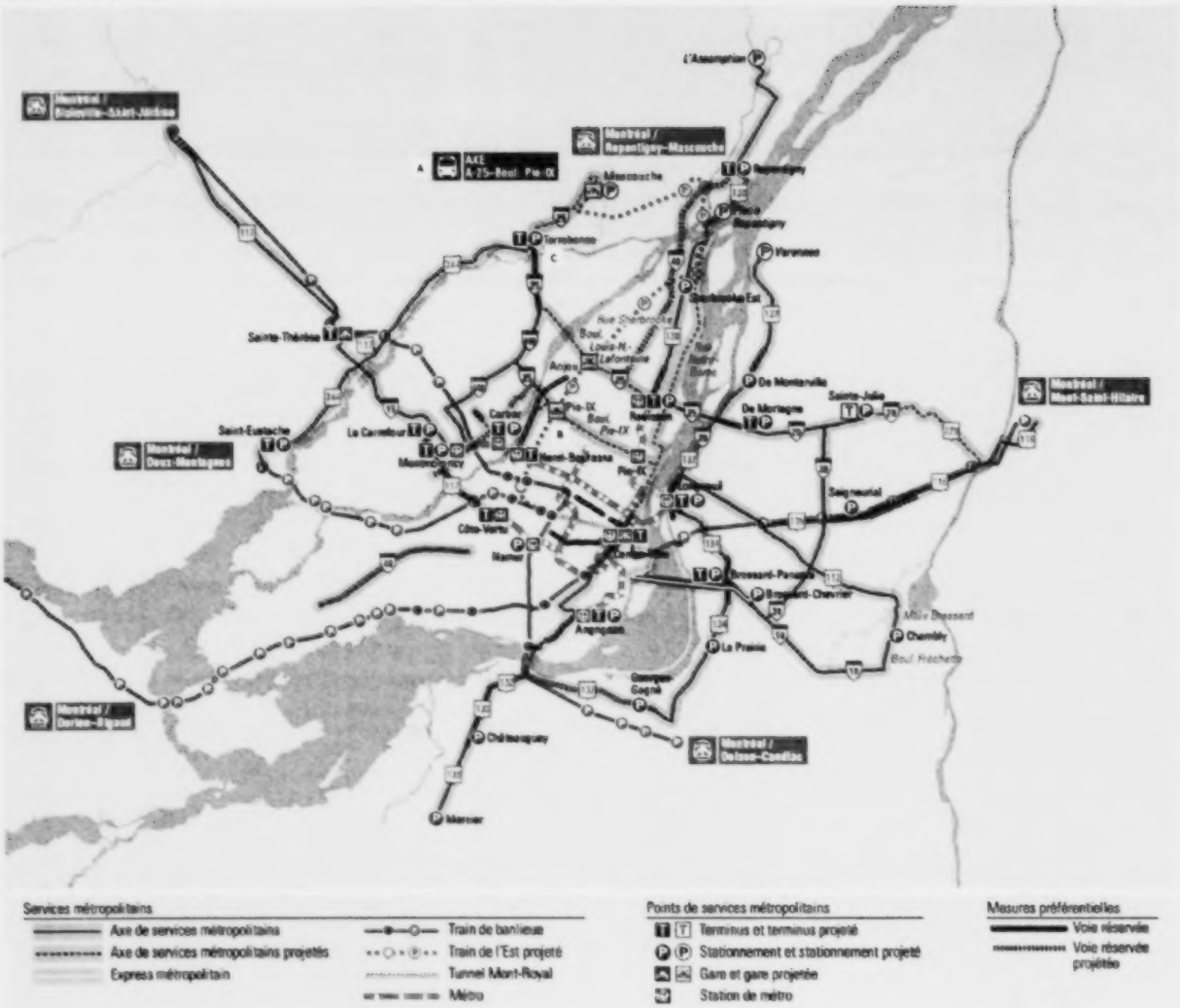
Projet autorisé

A Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs

Projets admissibles à une subvention

B Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

C Stationnement Terrebonne – Terrain satellite



Projet autorisé

A. Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs

Projets admissibles à une subvention

B. Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

C. Stationnement Terrebonne – Terrain satellite

Projet autorisé

Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs
Réf. 2000-8005

L'AMT souhaite étudier l'opportunité et la faisabilité de poursuivre le développement du transport collectif par une bonification des services dans cet axe de déplacement du corridor Rive-Nord/Laval/Montréal.

Cette étude a pour objectifs principaux d'améliorer les conditions de circulation des autobus se rabattant à l'actuel terminus Terrebonne et d'évaluer de nouvelles mesures préférentielles vers le nord, dont des stationnements incitatifs additionnels à localiser au-delà du boulevard des Seigneurs vers Mascouche. De plus, considérant que le prolongement de l'A-25 prévoit une voie réservée pour autobus, il y a lieu d'examiner les possibilités d'une desserte efficace sur le territoire de Montréal par un rabattement au terminus Radisson.

Ce projet dépend toutefois du projet du Train de l'Est et du prolongement de l'A-25 à Montréal et à Laval.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,050	0,150	–	–	–	0,200

Projets admissibles à une subvention

Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

Réf. 2000-2033

L'axe Pie-IX est l'un des plus achalandés sur les territoires considérés ainsi que l'un des plus importants axes de transport collectif sur le territoire de Montréal, à l'est de la ligne 2 orange du métro.

Le développement de mesures préférentielles au transport en commun et d'un SLR s'inscrit dans le Plan de transport de la Ville de Montréal et constitue une priorité pour la STM et l'AMT.

Après le processus de consultation et d'autorisations qui doivent être obtenues par le MTQ et ses partenaires, l'AMT prévoit réaliser en 2010 l'avant-projet définitif et le développement des plans et devis des infrastructures requises pour l'exploitation d'un nouveau concept de service rapide par autobus (SRB) dans l'axe métropolitain Pie-IX à Montréal et à Laval.

Le projet sera réalisé en fonction des autorisations définitives obtenues. Les coûts présentés ci-dessous correspondent uniquement à la portion de l'axe Pie-IX sur le territoire montréalais.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,323	4,564	39,251	42,094	64,681	153,913

Stationnement Terrebonne – Terrain satellite

Réf. 2000-1033

Avec la mise en service complète de la voie réservée de l'A-25, le stationnement continue de connaître un fort succès et est utilisé à surcapacité sur une base récurrente. Afin de compléter les agrandissements successifs en vue de répondre à la demande sans cesse croissante, l'AMT, en collaboration avec la MRC Les Moulins, prévoit doter le terminus Terrebonne d'un stationnement satellite à proximité, d'une capacité de 600 places. Ce projet nécessite que la Ville de Terrebonne améliore l'aménagement du carrefour boulevard des Seigneurs et chemin de la Côte-Terrebonne et que le MTQ permette un usage du stationnement dans la bretelle de l'A-25 Sud.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,038	7,030	-	–	–	7,068

AXES A-20 ET ROUTE 132

Consolider le réseau pour améliorer les services

L'axe de l'A-20 est desservi par les lignes du RTL en direction des terminus Longueuil et Radisson, ainsi que par les lignes offertes par la Ville de Sainte-Julie vers les terminus Longueuil, Boucherville et Centre-ville. Deux stationnements incitatifs à Sainte-Julie et à Boucherville (De Mortagne), aménagés de façon temporaire, ainsi qu'un court tronçon de voie réservée sur l'A-20 Ouest à l'approche du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, desservent les usagers des transports collectifs.

L'axe de la route 132 est desservi par le CIT de Sorel-Varennes en direction du terminus Longueuil. Les usagers bénéficient d'un tronçon de voie réservée sur la route 132, à l'approche du boulevard Montbrun à Boucherville. De plus, un nouveau terminus a été mis en service à Boucherville en 2007.

Ces deux axes sont sujets à de fortes congestions : approche de l'échangeur A-20/route 132, approche du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine et approche du terminus Longueuil. Dans ce corridor offrant un bon potentiel de développement, l'AMT souhaite implanter des mesures préférentielles afin d'y réduire les temps de parcours et de régulariser les services.

ACHALANDAGE EN 2008

Mesure préférentielles Route132/Montbrun	189 300 usagers
Stationnement Sainte-Julie	73 000 véhicules (taux d'occupation : 100 %)
Stationnement De Mortagne	13 000 véhicules (taux d'occupation : 41 %)
Stationnement De Montarville	43 800 véhicules (taux d'occupation : 57 %)
Voie réservée A-20	84 341 usagers
Voie réservée Saint-Charles (axe Saint-Charles/Riverside)	1 286 500 usagers
Terminus Longueuil	12 956 900 usagers
Station de métro Longueuil[1]	7 391 727 usagers entrant

[1] *Donnée STM 2008*

Services métropolitains

- Axe de services métropolitains
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Tunnel Mont-Royal
- Métro

Points de services métropolitains

- T Terminus et terminus projeté
- P Stationnement et stationnement projeté
- Gare et gare projetée
- Station de métro

Mesures préférentielles

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

Projets autorisés

A. Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie reservée et mesures préferentielles – Étude

B. Axe en site propre Bord-de-l'Eau–Roland-Therrien–de la Savane – Étude

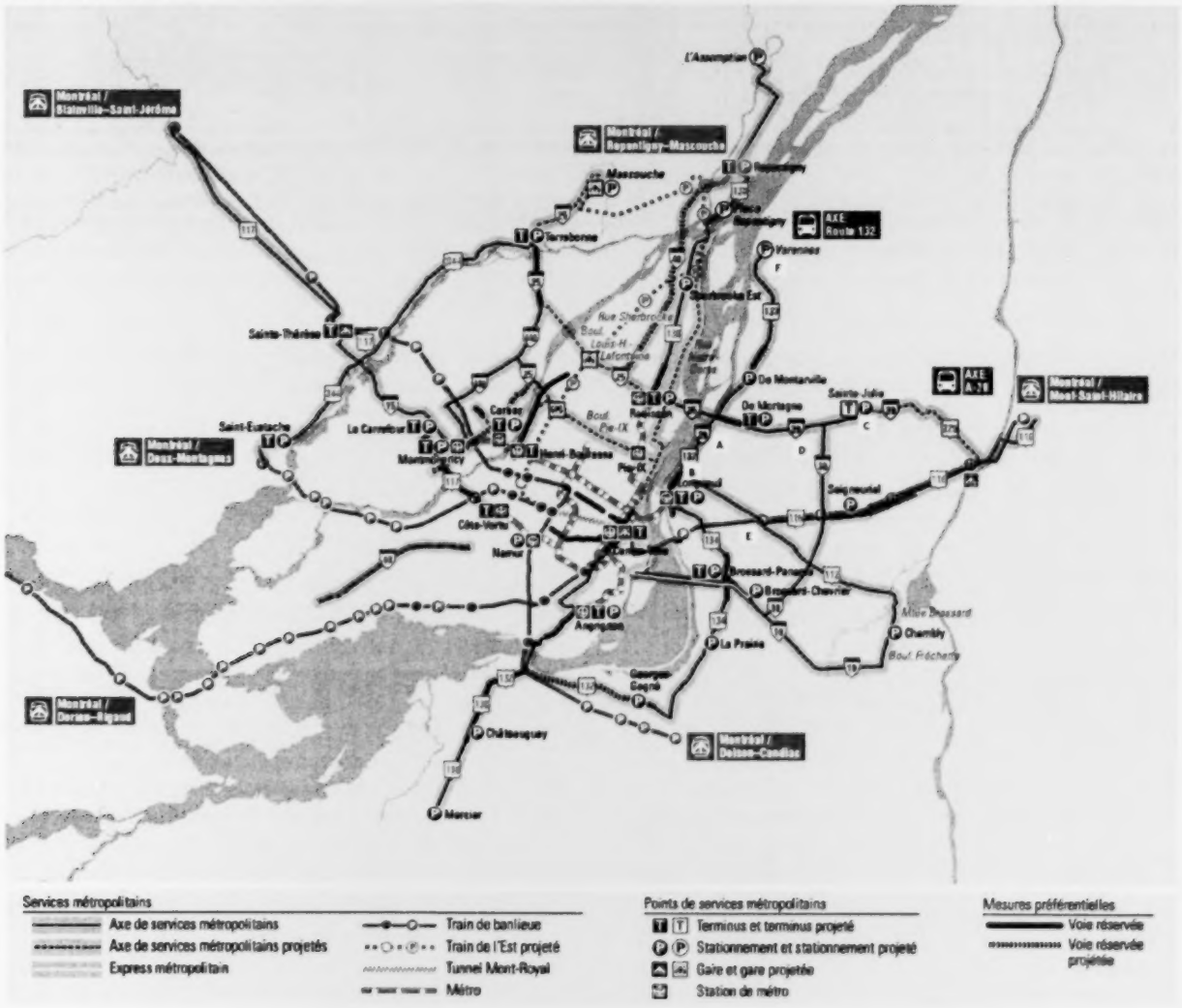
Projets admissibles à une subvention

C. Terminus et stationnement Sainte-Julie

D. Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préferentielles

E. Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly–Saint-Hubert – Phases I et II

F. Stationnements incitatifs dans le corridor de la route 132 à Varennes



Projets autorisés

A. Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude

B. Axe en site propre Bord-de-l'Eau–Roland-Therrien–de la Savane – Étude

Projets admissibles à une subvention

C. Terminus et stationnement Sainte-Julie

D. Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles

E. Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly–Saint-Hubert – Phases I et II

F. Stationnements incitatifs dans le corridor de la route 132 à Varennes

Projets autorisés

Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude
Réf. 2000-2058

Le boulevard Roland-Therrien présente une congestion importante de heure de pointe et ce, principalement en après-midi. L'implantation d'une voie réservée et/ou de mesures préférentielles consoliderait l'axe de transit entre le cégep Édouard-Montpetit et le terminus Longueuil. Cet axe est d'ailleurs utilisé par plusieurs AOT.

En évitant la congestion automobile, le réseau sur lequel circulent les autobus du secteur de Longueuil sera amélioré, et le temps de parcours des usagers s'en verra réduit. Une analyse de la circulation du secteur devra cependant être réalisée.

Il faut également noter que le MTQ mène actuellement un projet de réaménagement de l'échangeur des autoroutes 20 et 25 et de la route 132, qui inclurait une voie réservée. Il est donc nécessaire de prendre en considération cet élément lors de la mise en œuvre du projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Axe en site propre Bord-de-l'Eau–Roland-Therrien–de la Savane – Étude
Réf. 2000-2059

La ligne 4 jaune du métro est alimentée par plusieurs lignes d'autobus en provenance de Longueuil et de Boucherville. Plusieurs de ces lignes empruntent l'axe Bord-de-l'Eau–Roland-Therrien–Saint-Charles. Ces lignes subissent les effets de la congestion autour de la place Charles-Lemoyne et sont ralenties par le trafic et la présence de nombreux feux de circulation. L'aménagement d'un axe en site propre attrayant pour le transport collectif dans le corridor Bord-de-l'Eau–Roland-Therrien–de la Savane à partir du terminus Longueuil favorisera la mobilité en transport collectif dans ce corridor. Cet axe en site propre constitue une extension par autobus du prolongement de la ligne 4 jaune du métro.

Les nouveaux secteurs en développement à Longueuil sont de plus en plus éloignés du métro et il y a lieu de réduire les temps de parcours en transport collectif à partir de ces secteurs pour que les transports collectifs restent compétitifs par rapport à l'automobile. Cet axe, en plus de faciliter l'accès par autobus au terminus Longueuil, permettra de renforcer les liaisons par autobus vers le cégep Édouard-Montpetit et la zone aéroportuaire de Longueuil. L'implantation de ce nouvel axe en site propre devrait se traduire par une augmentation de l'achalandage et une amélioration de l'efficacité des déplacements.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Projets admissibles à une subvention

Terminus et stationnement Sainte-Julie

Réf. 2000-1016

Ce projet vise à déplacer le stationnement incitatif Sainte-Julie à l'angle nord-est de l'autoroute 20 et du chemin Fer-à-Cheval et d'y annexer un terminus d'autobus régional. Le projet fait l'objet d'une entente avec le MTQ et la Ville de Sainte-Julie. Il comprend la relocalisation des bretelles d'accès à l'autoroute 20 (sortie 102), la construction d'un tronçon du boulevard Armand-Frappier, le prolongement de la rue Murano et la construction d'un centre de la petite enfance (CPE). Le stationnement adjacent au terminus comprendra 1 040 places de stationnement, dont une proportion sera réservée pour favoriser l'accessibilité universelle ou pour le covoiturage. Le projet comprend l'aménagement d'un dépose-minute, de six quais d'autobus (dont deux pour des autobus articulés), d'accès pour les piétons et les cyclistes, et d'un stationnement pour vélos. À l'origine, ce projet était orienté sur la réalisation de la première phase du stationnement de 500 places, mais en raison de la croissance de la population dans ce secteur et de son impact sur l'achalandage du stationnement incitatif, nous inscrivons également l'agrandissement prévu des places supplémentaires de la deuxième phase (540 places).

Ce projet requiert l'acquisition de terrains, pilotée par l'AMT, ainsi que la ratification d'une entente entre la Ville de Sainte-Julie et les propriétaires riverains au futur tronçon du boulevard Armand-Frappier.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	1,823	5,182	4,293	-	-	11,298

Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles

Réf. 2000-2014

Le plan de déploiement des interventions de transport collectif dans le corridor de l'A-20, entre Sainte-Julie et le terminus Radisson, préparé par l'AMT en collaboration avec ses partenaires (2005), prévoit implanter à moyen terme une voie réservée sur l'accotement de l'A-20, en direction de Montréal, entre le poste de pesée (Boucherville) à proximité de l'A-30 et de la voie réservée actuelle au niveau du boulevard de Mortagne.

Néanmoins, les mesures suivantes sont requises à court terme :

- des mesures préférentielles au carrefour Nobel/Fer-à-Cheval, à Sainte-Julie, afin de permettre aux autobus de la Ville de Sainte-Julie de tourner à gauche à partir de la troisième voie en période de pointe de l'après-midi ;
- une nouvelle voie de virage à gauche au carrefour constitué par les bretelles A-20/de Mortagne/Volta à Boucherville pour la ligne 61 RTL en pointe du soir.

Dans le même exercice, l'AMT analysera les possibilités d'implanter des mesures préférentielles en direction ouest pour la pointe de l'après-midi.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,375	0,300	-	2,200	-	2,875

Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly-Saint-Hubert – Phases I et II

Réf. 2000-2052 / 2000-2053

Ce projet comprend deux phases. En phase I, une voie réservée pour autobus sera aménagée sur le boulevard Cousineau à Saint-Hubert, entre le chemin de Chambly et la rue Coderre. En accord avec la Ville de Longueuil, le boulevard Cousineau sera élargi à quatre voies (dont une réservée aux autobus) à partir du chemin Chambly sur une longueur d'environ 200 mètres jusqu'à un point situé au sud du boulevard Gareau. L'élargissement de la voie inclut de nombreux travaux annexes : déplacement de lampadaires, d'abribus, de feux de signalisation, de la signalisation horizontale et verticale, des puisards, etc. De la rue Gareau jusqu'à la rue Coderre, le réaménagement consistera essentiellement en une modification de la signalisation pour réserver une voie de circulation au transport collectif par autobus. Toutefois, la chaussée ne sera pas élargie sur cette portion.

En phase II, un autre tronçon sera aménagé en direction de Saint-Hubert entre le boulevard Vauquelin et le viaduc du CN. Tout comme les projets de la phase I, l'aménagement de ce tronçon de voie réservée réduira les retards encourus par les autobus tout en améliorant l'accès à la gare Saint-Hubert.

Le tronçon Cousineau (phase I) servira aux autobus du RTL et du CIT Chambly-Richelieu-Carignan en direction du terminus Longueuil. Ces mesures permettront également d'améliorer l'accès à la gare à partir de Saint-Hubert, en réduisant les retards des autobus.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,838	2,814	0,798	–	–	4,450

Stationnements incitatifs dans le corridor de la route 132 à Varennes

Réf. 2000-1023

Ce projet vise à étudier le potentiel de développement de stationnements incitatifs sur le territoire du CIT de Sorel-Varennes et à en commencer l'implantation pour améliorer l'accès au transport collectif pour les résidents de l'axe de la route 132, se déplaçant avec ce CIT vers le terminus Longueuil.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,023	1,188	–	–	–	1,211

AXES A-10 ET A-BONAVENTURE

Dans cet axe, la desserte en transport collectif s'articule le long de la voie réservée en site propre de l'A-10 ainsi que le long de la voie réservée à contre-sens sur le pont Champlain. De plus, des mesures préférentielles, en particulier des voies réservées, permettent un accès plus rapide au terminus Centre-ville.

Consolider le réseau pour améliorer les services

Le corridor de l'A-10 constitue le deuxième plus important axe de transport collectif interrives, entre la banlieue et l'île de Montréal, dans toute la région métropolitaine. Avec quelque 20 000 usagers empruntant la voie réservée du pont Champlain en période de pointe du matin dans près de 400 autobus, cet axe se classe tout juste derrière la ligne 4 jaune du métro vers Longueuil en terme d'achalandage. Le service d'autobus est offert par l'AMT, par le RTL, par les CIT Le Richelain, Chambly-Richelieu-Carignan, Roussillon et de la Vallée du Richelieu, ainsi que par les Villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et de Sainte-Julie. À la lumière des récents succès d'utilisation de cet axe, l'AMT souhaite planifier à court et à moyen terme les interventions pour autobus requises afin de répondre à la demande, d'attirer de nouveaux clients et de maintenir des conditions de circulation performantes pour les autobus dans ce corridor.

ACHALANDAGE EN 2008

Stationnement Chambly	62 800 véhicules (taux d'occupation : 87 %)
Stationnement Chevrier	445 000 véhicules (taux d'occupation : 89 %)
Axe A-10/Pont Champlain (incluant MP Chevrier, VR De l'Inspecteur)	6 991 600 usagers
Terminus Panama	2 232 000 usagers
Stationnement Panama	248 800 véhicules (taux d'occupation : 100 %)
Terminus Centre-ville	11 410 000 usagers
Station de métro Bonaventure[1]	7 410 963 usagers entrant

[1] *Donnée STM 2008*

Services métropolitains

- Axe de services métropolitains
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Tunnel Mont-Royal
- Métro

Points de services métropolitains

- T Terminus et terminus projeté
- P Stationnement et stationnement projeté
- Gare et gare projetée
- Station de métro

Mesures préférentielles

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

Projets autorisés

A. Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Étude

B. Amélioration du corridor Taschereau – Étude

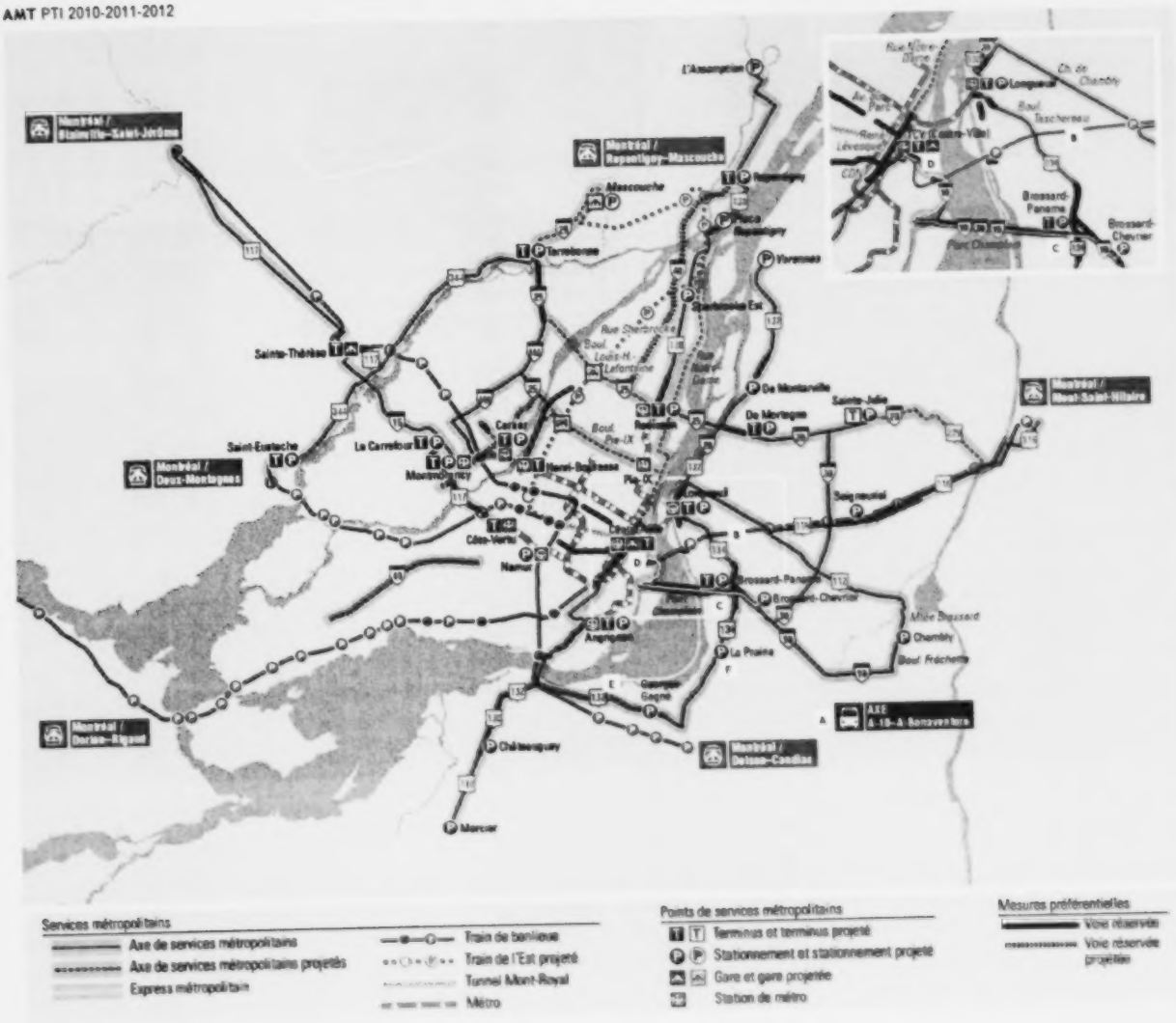
C. Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude

Projets admissibles à une subvention

D. Corridor métropolitain Bonaventure

E. Route 132 secteurs Delson et Saint-Constant – Voie réservée et stationnements

F. Stationnement La Prairie – Agrandissement



Projets autorisés

A. Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Étude

B. Amélioration du corridor Taschereau – Étude

C. Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude

Projets admissibles à une subvention

D. Corridor métropolitain Bonaventure

E. Route 132 secteurs Delson et Saint-Constant – Voie réservée et stationnements

F. Stationnement La Prairie – Agrandissement

Projets autorisés

Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Étude
Réf. 2000-2055

La voie réservée du corridor de l'A-10 est un axe critique de transport entre Montréal et la Rive-Sud. Plus de 20 000 personnes utilisent le transport en commun sur cet axe en pointe du matin et environ 50 000 quotidiennement. Des projets d'amélioration et de développement du corridor de transport en commun ont été identifiés par l'AMT et ses partenaires, dont :

- la voie réservée bidirectionnelle en site propre entre l'A-Bonaventure et la voie réservée actuelle du pont Champlain par l'élargissement du pont Clément reliant l'Île-des-Sœurs à l'A-Bonaventure ;
- le prolongement de la voie réservée du corridor de l'A-10 jusqu'à la rivière Richelieu vers Chambly ; cette étude inclura une analyse des tracés potentiels, des mesures préférentielles, dont celles pour faciliter l'accès au stationnement Chevrier, et des équipements métropolitains requis pour améliorer et développer le transport collectif.

Ces projets feront l'objet d'études de faisabilité et d'opportunité en attendant l'implantation d'un SLR dans cet axe. Cependant, en attente d'une décision concernant le projet d'un SLR et considérant les travaux majeurs de réfection prévus au réseau routier (axe Bonaventure, échangeur Turcot), il est à prévoir que plusieurs axes routiers existants seront saturés par la circulation. Dans ce contexte, l'AMT évaluera avec ses partenaires les mesures d'atténuation à mettre en place pour offrir une alternative aux automobilistes empruntant ce corridor et garantir les temps de parcours et la régularité des services de transport collectif. Plusieurs possibilités seront évaluées, dont l'implantation de mesures préférentielles pour les autobus entre la voie réservée Carrie-Derick et la voie d'accès du pont Champlain, sur la bretelle Wellington.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,400	–	–	–	0,400

Amélioration du corridor Taschereau – Étude
Réf. : 2000-2060

La mobilité à l'intérieur du territoire de Longueuil doit être améliorée. Les déplacements dans l'axe nord-sud sont particulièrement tributaires des correspondances au terminus Longueuil pour les usagers du RTL. Pour offrir à cette clientèle des trajets plus directs et plus rapides vers les pôles importants du territoire, c'est-à-dire les terminus Longueuil et Panama ainsi que le terminus Centre-ville, un corridor doit croiser la majorité des lignes du RTL au centre de l'agglomération. Le corridor formé par le boulevard Taschereau Est tout à fait à propos pour cette situation.

L'amélioration de ce corridor comportera notamment les études concernant :

- la mise en place d'un axe en site propre Taschereau–Curé Poirier–Jacques-Cartier–de Mortagne ;
- l'allongement de la portion de voie réservée sur le boulevard Taschereau donnant accès au terminus Panama ;
- la mise en place d'un axe en site propre Taschereau–Terminus Longueuil.

Ce nouvel axe entraînerait une amélioration de la desserte entre les municipalités et un gain de temps pour les usagers. L'attrait de ces nouvelles mesures aurait un effet positif sur la part modale du transport collectif.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude

Réf. 2000-1514

L'AMT a réalisé une étude de réaménagement du terminus et de son stationnement. L'optimisation du site en fonction du réaménagement de l'échangeur et des problématiques d'exploitation actuelles, tout en assurant une compatibilité avec le futur SLR, a fait consensus chez les partenaires impliqués (le MTQ, le RTL et la Ville de Brossard). Actuellement, la Ville de Brossard réalise une étude portant sur le potentiel de développement commercial du secteur et envisage des échanges de terrains, ce qui déplacerait le terminus et influencerait la capacité du stationnement incitatif. L'AMT prévoit améliorer ses infrastructures en fonction de la négociation et de la conclusion d'un nouveau partenariat financier.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,070	–	–	–	0,070

Projets admissibles à une subvention

Corridor métropolitain Bonaventure
Réf. 2000-2056

Ce projet découle de la première phase du réaménagement complet de l'autoroute Bonaventure à Montréal projetée d'ici à 2025 pour l'ensemble de l'axe formé des autoroutes 10 et Bonaventure, situé entre le pont Champlain et le centre-ville de Montréal. Le projet Bonaventure vise à assurer le réaménagement complet de l'entrée au centre-ville dans l'axe Bonaventure, incluant la réaffectation des sites et la réalisation d'importants développements immobiliers, commerciaux et résidentiels. Le développement du tronçon initial du projet, situé à proximité du bassin du canal et de la rue Notre-Dame, est sous la responsabilité de la Société du Havre de Montréal.

Le projet inclut la construction d'un important boulevard urbain avec feux de circulation ainsi que la création d'un nouveau corridor métropolitain dans l'axe Bonaventure.

Les services des 10 AOT en exploitation dans le corridor métropolitain actuel de l'AMT permettent le déplacement quotidien de 1 300 véhicules et de 20 000 clients entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, soit un niveau d'achalandage comparable à la ligne jaune du métro de Montréal.

À la suite du dépôt des documents techniques produits par la Société du Havre de Montréal en juin 2009 et selon les exigences de sécurité et d'exploitation demandées et agréées par ses consultants, ses partenaires et les exploitants du corridor métropolitain, l'AMT complétera en 2010 le développement d'un avant-projet définitif pour l'implantation d'un corridor métropolitain dans l'axe Bonaventure au centre-ville de Montréal.

L'AMT poursuivra ensuite la réalisation des plans et devis du corridor métropolitain en collaboration avec les responsables du projet Bonaventure, après les consultations et les autorisations obtenues par le MTQ et ses partenaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,287	20,823	26,907	41,540	29,122	118,679

Route 132 secteurs Delson et Saint-Constant – Voie réservée et stationnements
Réf. 2000-1024

Le stationnement incitatif Georges-Gagné à Delson est aménagé temporairement le long du boulevard Georges-Gagné dans l'emprise de la route 132. Les autobus du CIT Roussillon desservent ce stationnement pour se diriger directement vers le centre-ville, sans arrêt, en empruntant l'axe A-Bonaventure/A-10 via les A-15 et A-30. Malgré la mise en service de la ligne Montréal/Delson-Candiac en septembre 2001, l'utilisation du stationnement s'est maintenue à un niveau élevé grâce à la fréquence accrue du service d'autobus du CIT Roussillon à cet endroit et aux temps de parcours compétitifs permis par la voie réservée du pont Champlain.

L'AMT prévoit l'aménagement permanent d'environ 650 places de stationnement et l'utilisation de l'accotement de la route 132 pour intégrer une voie réservée. Le réaménagement de ce stationnement incitatif sera intégré à l'échéancier de construction du réaménagement de la route 132, piloté par le MTQ, qui a prévu un accotement capable de supporter la circulation de véhicules lourds. Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,211	7,091	6,388	–	–	13,690

Stationnement La Prairie – Agrandissement

Réf. 2000-1031

Depuis son inauguration en 1997, ce stationnement affiche une croissance annuelle de plus de 20 % de sa fréquentation. Un agrandissement en 2000 a porté la capacité d'accueil à 524 véhicules. Depuis, le stationnement incitatif est utilisé à plus de 80 % de sa capacité. Le projet vise à examiner la possibilité d'ajouter 100 places sur un terrain adjacent, propriété du MTQ.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,015	0,810	–	–	–	0,825

AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE - EST DE MONTRÉAL

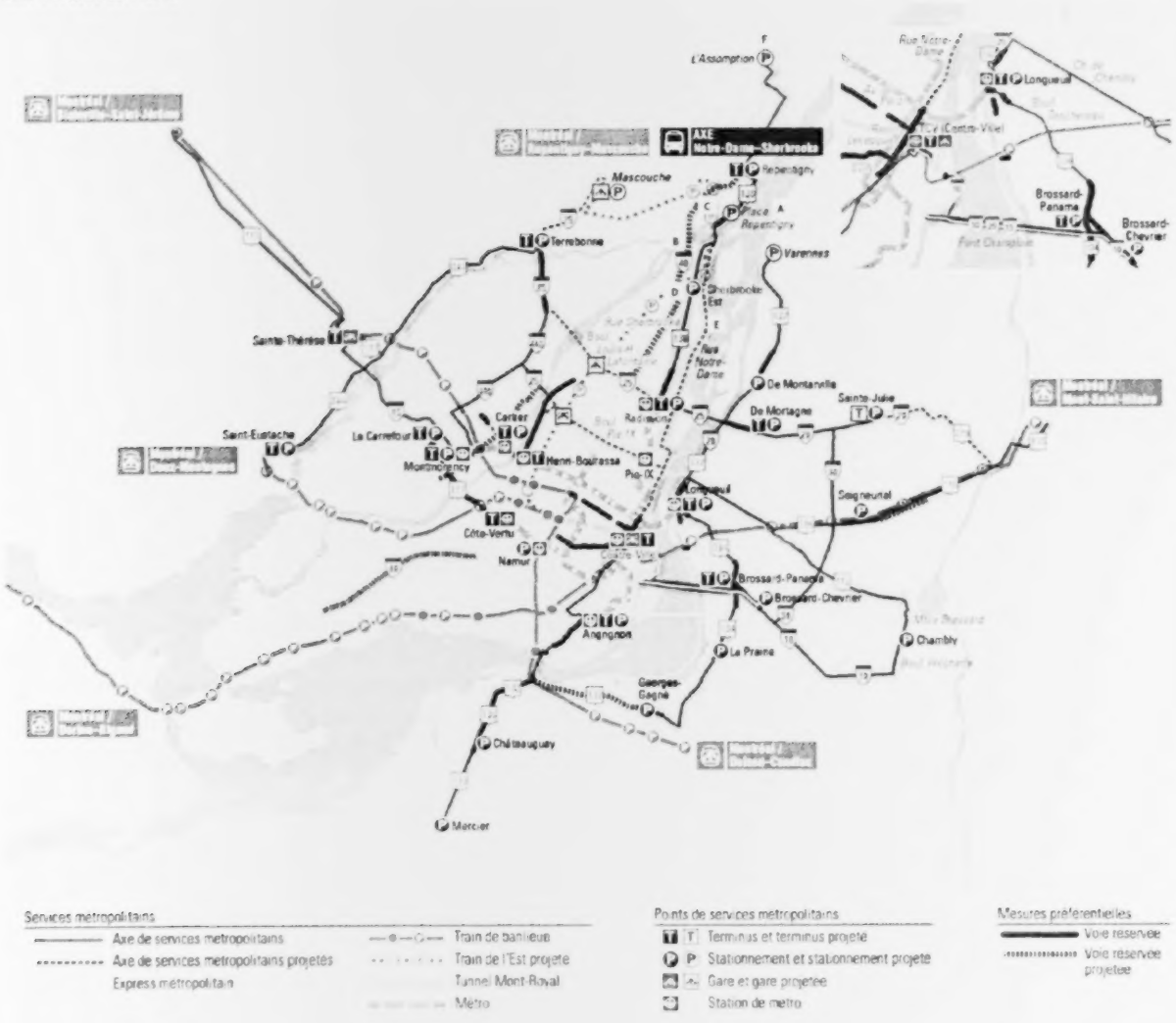
Dans cet axe, la desserte en transport collectif s'articule le long de la rue Sherbrooke, via les voies réservées du pont Le Gardeur, de la rue Sherbrooke Est, et ce, jusqu'à la station de métro Radisson, qui jouxte le terminus et le stationnement du même nom.

Consolider le réseau pour améliorer les services

L'AMT a entrepris d'améliorer l'offre de transport collectif dans le corridor de déplacements reliant la MRC de L'Assomption et l'est de Montréal au centre-ville, ce qui a déjà permis notamment d'aménager un stationnement incitatif à la station de métro Radisson à Montréal, d'agrandir le stationnement incitatif Sherbrooke à Montréal, d'aménager un terminus et un stationnement incitatif à Repentigny, et d'implanter une voie réservée sur le pont Le Gardeur pour les autobus se dirigeant vers les terminus Honoré-Beaugrand et Radisson. L'AMT poursuit ses efforts pour améliorer graduellement l'offre de transport collectif dans le corridor.

ACHALANDAGE EN 2008

Terminus Repentigny	332 600 usagers
Stationnement Repentigny	45 300 véhicules (taux d'occupation : 75 %)
Axe Sherbrooke (incluant une section via le pont Le Gardeur)	1 534 600 usagers
Terminus Radisson	3 929 200 usagers
Stationnement Radisson	123 800 véhicules (taux d'occupation : 96 %)



Services métropolitains

- Axe de services métropolitains
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Tunnel Mont-Royal
- Métro

Points de services métropolitains

- T Terminus et terminus projeté
- P Stationnement et stationnement projeté
- Gare et gare projetée
- Station de métro

Mesures préférentielles

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

Projets autorisés

A. Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny – Études complémentaires

B. Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC L'Assomption – Étude

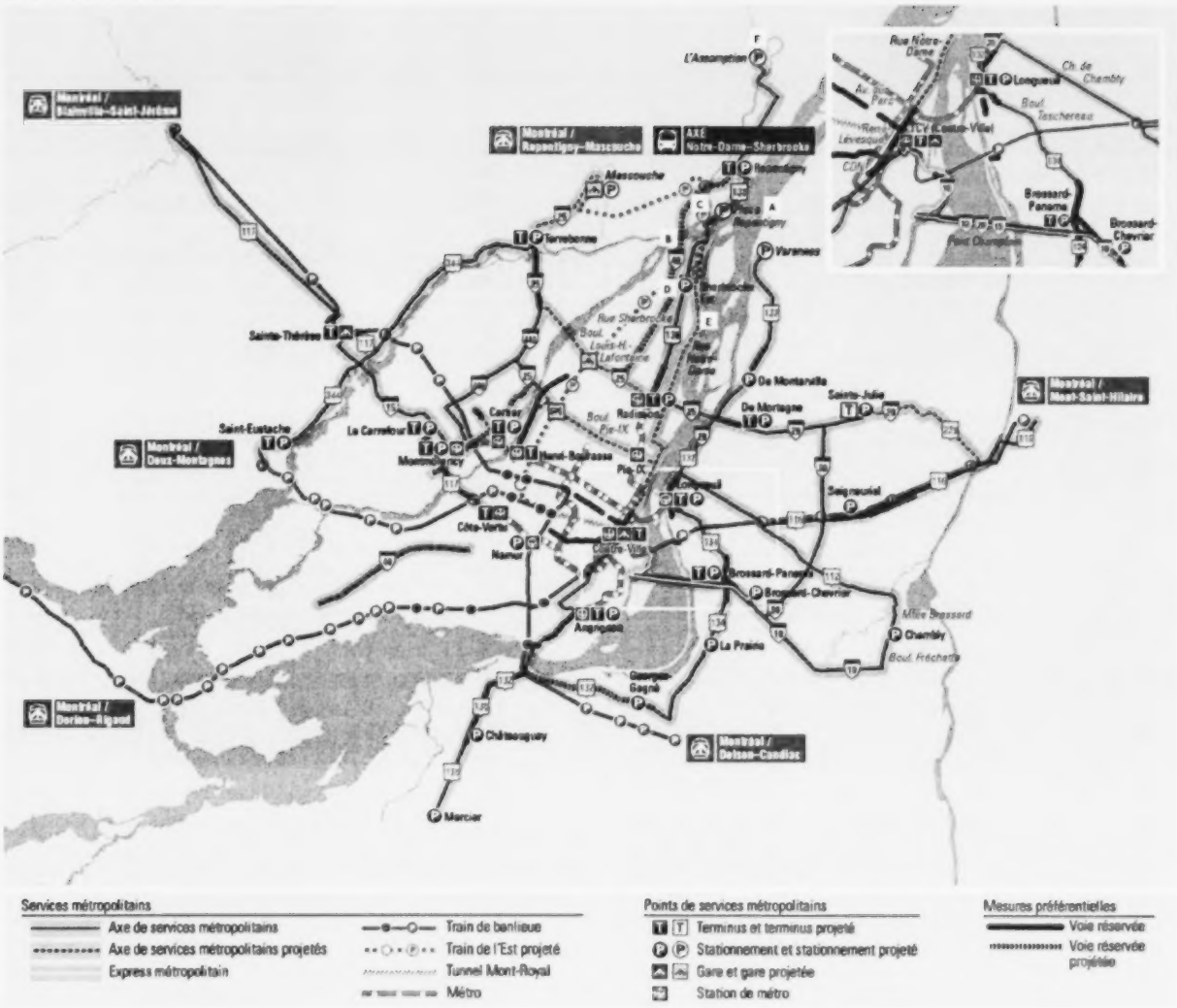
Projets admissibles à une subvention

C. Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles

D. Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles

E. Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre

F. Stationnement incitatif – L'Assomption



Services métropolitains

- Axe de services métropolitains
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de l'Est projeté
- Tunnel Mont-Royal
- Métro

Points de services métropolitains

- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Gare et gare projetée
- Station de métro

Mesures préférentielles

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

Projets autorisés

A. Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny – Études complémentaires

B. Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC L'Assomption – Étude

Projets admissibles à une subvention

C. Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles

D. Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles

E. Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre

F. Stationnement incitatif – L'Assomption

Projets autorisés

Stationnement Rive-Nord Est – Place Repentigny – Études complémentaires
Réf. 2000-1015

Ce projet, qui concerne une des deux têtes de ligne du service dans ce corridor de l'Est, vise à offrir de meilleures conditions de correspondance aux résidents de la couronne rive-nord est qui effectuent un transfert modal de l'auto vers le transport collectif dans ce secteur. Ce projet s'inscrit dans le cadre du déploiement dans ce corridor d'un service de transport collectif à haute performance vers le centre de l'île destiné aux résidents de la MRC de L'Assomption et de l'est de Montréal.

Une étude de faisabilité a été réalisée en 2009 au sujet de l'utilisation à des fins de stationnement incitatif d'une parcelle d'un terrain actuellement occupé par le centre d'achats Place Repentigny. Ce concept d'aménagement d'un stationnement incitatif d'une centaine de places répond aux besoins estimés à court et à moyen terme et permet une harmonisation avec les activités commerciales du site. La Ville de Repentigny a donné son accord au projet de l'AMT. Les coûts finaux du projet seront précisés en fonction des ententes à conclure avec le propriétaire du centre commercial. Selon le cas, des études complémentaires seront réalisées pour finaliser l'entente avec le propriétaire.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,125	0,050	–	–	–	0,175

Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC L'Assomption – Étude
Réf. 2000-8007

Avec l'implantation du futur Train de l'Est, et considérant que la MRC L'Assomption a commencé une réflexion sur la réorganisation des pôles d'échanges du transport collectif de son secteur et l'implantation de mesures préférentielles, l'AMT désire soutenir la MRC L'Assomption dans cette réflexion en menant les études requises.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,150	–	–	–	0,150

Projets admissibles à une subvention

Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles
Réf. 2000-2021

En direction de Montréal en pointe du matin, des retards importants sont observés aux approches est des intersections Iberville, Claude-David et Notre-Dame-des-Champs, à Repentigny, en amont du pont Le Gardeur. Le projet consiste à mettre en place une voie réservée en rive par l'ajout d'une nouvelle voie en direction ouest sur la rue Notre-Dame, entre les rues Iberville et Notre-Dame-des-Champs. À la lumière des aménagements locaux comparables proposés par la STM sur la rue Notre-Dame et sur la rue Sainte-Catherine, ce projet s'inscrit dans la planification d'interventions sur cet axe et fait suite aux travaux déjà réalisés à Repentigny (terminus, stationnement, voie réservée sur le pont Le Gardeur). Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,076	2,339	–	–	–	2,415

Stationnement et terminus Sherbrooke Est - Secteur Pointe-aux-Trembles
Réf. 2000-1013

Après le succès obtenu par la combinaison du stationnement Sherbrooke Est aux services des express de la STM, l'AMT a graduellement augmenté la capacité du stationnement en optimisant son aménagement. Le stationnement actuel comporte 325 places. Dans le cadre des développements prévus par la Ville de Montréal dans l'axe Sherbrooke, soit le réaménagement de l'échangeur Henri-Bourassa/Sherbrooke, le stationnement devra être relocalisé. Le projet consiste à implanter un stationnement incitatif sur un nouveau site à proximité des équipements actuels. L'échéancier du projet devra s'arrimer avec celui des travaux réalisés par la Ville de Montréal.

L'ensemble des services de transport collectif desservant la pointe est de l'île, soit le stationnement incitatif Sherbrooke Est, la future gare Pointe-aux-Trembles et un éventuel terminus d'autobus, pourraient être regroupés sur un site unique pour améliorer le service offert à la clientèle, dans le cadre de la mise en place de la ligne du Train de l'Est. La première phase du projet consiste à acquérir les terrains pour ensuite y aménager le stationnement. Ce site offre donc un potentiel pour la relocalisation du stationnement Sherbrooke à court terme. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	1,175	3,525	–	–	4,700

Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – implantation d'une voie réservée en site propre

Réf. 2000-2015

En collaboration avec ses partenaires, l'AMT poursuit ses démarches en vue d'implanter un corridor de transport collectif structurant dans l'axe sud-est de Montréal. L'objectif principal est de mieux desservir les citoyens de ces quartiers qui se dirigent au centre-ville et d'augmenter ainsi la part de marché du transport collectif.

Dans le cadre du projet du Via-bus de l'Est, l'AMT a procédé à l'achat de l'emprise ferroviaire du CN, entre la 53e avenue et l'avenue Georges-V, et a relocalisé les infrastructures ferroviaires dans la portion de l'emprise située entre l'avenue Georges-V et l'A-25, permettant éventuellement d'y implanter un service de transport collectif en site propre.

Compte tenu des nombreux projets en cours ou planifiés dans l'est de l'agglomération de Montréal, dont le Train de l'Est et l'ensemble des autres projets des divers intervenants dans ce corridor (soit le MTQ, la Ville de Montréal et la STM), l'AMT désire revoir en 2010 les études de clientèles potentielles dans cet axe et la nature des interventions à mettre en place à l'est du boulevard de l'Assomption, jusqu'à la 53e avenue ; elle veut aussi étudier les alternatives jusqu'à la station de métro Radisson. Cette analyse examinera l'ensemble des possibilités d'implantation d'infrastructures performantes de transport en commun dans le corridor. En fonction des résultats de l'étude, les coûts du projet, de même que le ratio bénéfices-coûts, seront mis à jour dans une étape ultérieure.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	13,350	0,200	–	–	–	13,550

Stationnement incitatif - L'Assomption

Réf. 2000-1041

L'AMT souhaite, en partenariat avec les autorités municipales, réaliser un stationnement incitatif à L'Assomption. Le transport collectif est de plus en plus populaire dans cette région. Plus de 200 usagers de cette localité utilisent quotidiennement le service de transport en commun en direction de Montréal. Le site retenu a été acquis par la municipalité de L'Assomption en vue de la réalisation de la future gare projetée en phase II du Train de l'Est.

Le stationnement aura aproximativement 300 places et sera desservi par les services d'autobus régionaux du Conseil régional de transport de Lanaudière (CRTL) à destination de l'île de Montréal. Ce stationnement incitatif permet un transfert modal de l'automobile vers l'autobus, diminuant d'autant la circulation en auto solo en période de pointe du matin et du soir sur l'A-40. Le site sera aménagé de façon temporaire en attendant la réalisation de la phase II du Train de l'Est.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,073	5,509	–	–	–	5,582

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU

Consolider les stationnements incitatifs pour améliorer les services

Depuis 1996, l'AMT a porté de 5 à 22 le nombre de stationnements incitatifs reliés au RTM-Autobus, soit une capacité d'accueil quotidienne qui est passée de 4 250 à 12 763 places. L'augmentation du nombre de stationnements incitatifs améliore l'offre de transport collectif, permettant d'attirer une nouvelle clientèle d'automobilistes prêts à intégrer la chaîne de transports collectifs quand elle est facile d'accès.

Développer de nouveaux corridors pour améliorer les services

Pendant la même période, l'AMT a ajouté 44 km de voie réservée sur ses axes du RTM-Autobus. À ces voies réservées, se sont annexées diverses autres mesures préférentielles pour autobus, dont des mesures aux feux de circulation et des mesures d'accès exclusifs aux autobus. L'AMT entend poursuivre ses efforts dans les corridors existants, en plus de favoriser le développement de nouveaux corridors, en implantant de fortes mesures préférentielles pour autobus, dont des voies réservées en site propre et en site partagé pour développer le covoiturage.

STATIONNEMENTS INCITATIFS

- de rabattement : de grande capacité, desservis par des services d'autobus express
- d'appoint : de plus faible capacité, desservis par des services réguliers à destination du centre-ville

Projets autorisés

A. Développement du RTM-Autobus – Études particulières *(non illustré)*

B. Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains *(non illustré)*

C. Voie réservée route 116 – Étude

D. Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Saint-Laurent – Étude

E. Agrandissement du stationnement Namur – Étude

F. Stationnement incitatif dans le corridor de l'A-30 – Secteurs Contrecœur et Vercheres – Étude

G. Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude

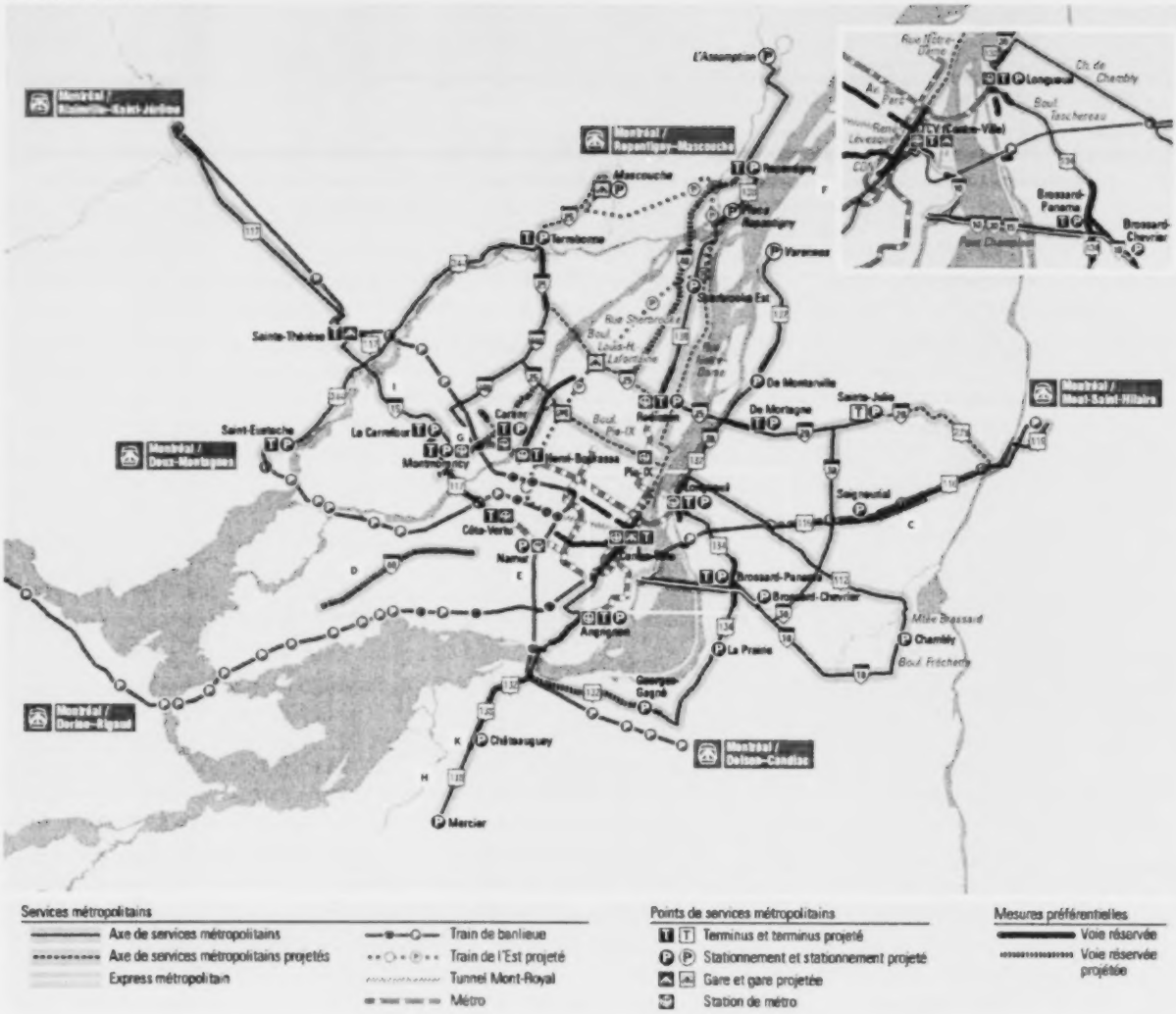
H. Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Haut-Saint-Laurent – Étude

Projets admissibles à une subvention

I. Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage

J. RTM-Autobus – Mesures préférentielles *(non illustré)*

K. Stationnement Châteauguay – Agrandissement



Projets autorisés

A. Développement du RTM-Autobus – Études particulières *(non illustré)*

B. Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains *(non illustré)*

C. Voie réservée route 116 – Étude

D. Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Saint-Laurent – Étude

E. Agrandissement du stationnement Namur – Étude

F. Stationnement incitatif dans le corridor de l'A-30 – Secteurs Contrecœur et Verchères – Étude

G. Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude

H. Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Haut-Saint-Laurent – Étude

Projets admissibles à une subvention

I. Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage

J. RTM-Autobus – Mesures préférentielles *(non illustré)*

K. Stationnement Châteauguay – Agrandissement

Projets autorisés

Développement du RTM-Autobus – Études particulières

Réf. 2000-8009

Cette enveloppe budgétaire permettra d'analyser les demandes des partenaires quant à l'amélioration du RTM-Autobus en général. Les demandes actuelles concernent notamment :

- l'étude en vue de l'agrandissement et de l'implantation de nouveaux stationnements incitatifs sur l'île de Montréal, particulièrement aux abords des stations de métro ;
- la mise en priorité du déploiement des mesures préférentielles actives (préemption pour autobus) sur les différents axes selon une méthodologie développée par l'AMT, qui tient compte à la fois des besoins du transport collectif et des impacts sur le reste de la circulation.

D'autres projets pourraient être analysés, notamment l'amélioration de l'accessibilité aux terminus et stationnements incitatifs par tous les modes, des mesures préférentielles ponctuelles pour autobus, et des mesures pour améliorer l'exploitation pour favoriser le covoiturage, l'utilisation du vélo ou autres.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,450	0,250	0,250	–	–	0,950

Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains

Réf. 5000-8008

À la suite de l'implantation de nouveaux outils STI à bord des autobus permettant la saisie de données d'exploitation détaillées, il est proposé, en collaboration avec le RTL et la STL, de développer une approche permettant d'identifier les endroits problématiques sur le réseau routier qui occasionnent des délais ou une baisse du niveau de service pour la clientèle des services d'autobus.

Cette étude comprend deux volets. Un premier volet consiste à établir une approche automatisée (développement informatique) d'extraction des données d'exploitation par corridor de déplacements métropolitains. Le deuxième volet consiste à identifier les problématiques et les concepts d'aménagement, dont les mesures préférentielles actives pour autobus.

Les éléments suivants seront par exemple étudiés :

- la préemption des feux de circulation sur l'axe du chemin Chambly (ce projet sera réalisé en collaboration avec le RTL) ;
- l'identification de tronçons régionaux pour des mesures préférentielles actives et passives à Laval (ce projet sera réalisé en collaboration avec la STL).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,100	0,550	–	–	–	0,650

Voie réservée route 116 – Étude

Réf. 2000-2057

Pour répondre aux objectifs de la nouvelle Politique québécoise du transport collectif et limiter les retards des autobus, l'AMT étudie en collaboration avec le CIT de la Vallée du Richelieu la possibilité de prolonger la voie réservée existante, d'ajouter des feux prioritaires et de mettre en place un corridor performant de transport collectif par autobus dans l'axe de la route 116. La voie réservée concerne les territoires de Saint-Basile-le-Grand et de Saint-Bruno-de-Montarville (deux sens) avec des feux prioritaires aux intersections (route 116/Seigneurial à Saint-Bruno-de-Montarville, route 116/de Boucherville à Saint-Bruno-de-Montarville, route 116/Robert à Saint-Basile-le-Grand). Ce projet permettra d'améliorer la desserte en transports collectifs et faciliterait le rabattement vers la gare Saint-Basile-le-Grand, et les terminus Longueuil et Centre-ville, tout en réduisant les temps de parcours pour les usagers. L'étude permettra de déterminer les coûts associés au projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,150	–	–	–	0,150

Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/ Saint-Laurent – Étude

Réf. 2000-8006

Dans le cadre du développement de nouveaux services de transport métropolitain par autobus dans l'axe de l'A-40, l'AMT souhaite étendre les mesures préférentielles actuellement déployées afin d'accentuer la compétitivité des services de transport collectif dans l'axe. L'augmentation des débits véhiculaires et la migration des déplacements entraînent une augmentation de la congestion sur le réseau supérieur. L'AMT souhaite donc, en collaboration avec ses partenaires, accroître l'efficacité de ce corridor par l'implantation de nouvelles mesures préférentielles au transport collectif. L'étude permettra de déterminer les coûts associés au projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,050	0,100	–	–	–	0,150

Agrandissement du stationnement Namur – Étude

Réf. 2000-1039

Les deux stationnements incitatifs, de part et d'autre de la station de métro Namur, sont présentement saturés. Afin de mieux desservir la clientèle du transport collectif, l'AMT souhaite ajouter une centaine de places aux 425 existantes dans la mesure où des terrains deviennent disponibles.

Advenant la faisabilité du projet et l'obtention des autorisations requises, l'AMT visera à sa réalisation en 2010 selon un budget à déterminer sur la base des acquisitions nécessaires et des plans et devis réalisés.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
-	-	–	0,100	-	–	–	0,100

Stationnement incitatif dans le corridor de l'A-30 – Secteurs Contrecœur et Verchères – Étude

Réf. 2000-1042

Ce projet vise à rechercher des terrains pour implanter des stationnements incitatifs, dans l'axe de l'autoroute 30 sur le territoire du CIT de Sorel-Varennes. Ces stationnements permettront d'améliorer l'accessibilité au transport collectif des résidents des secteurs de Verchères et de Contrecœur qui désirent se déplacer avec ce CIT vers le terminus Longueuil, et améliorer ainsi l'efficacité du CITSV.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
-	-	–	0,100	-	–	–	0,100

Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude

Réf. 2000-1520

L'importance accrue de l'achalandage au terminus Montmorency, adjacent à la station de métro, et les importantes perspectives de développement urbain prévues dans tout le quartier limitrophe aux installations actuelles requièrent que l'AMT prévoie l'accroissement de la capacité d'exploitation des services de transport en commun de surface. Les projets de développement connus actuellement incluent notamment des projets résidentiels d'envergure à l'ouest de la station ainsi qu'un centre de spectacles et un pavillon d'enseignement pour l'Université de Montréal.

L'AMT réalisera les analyses de planification et les études préliminaires de faisabilité, de réaménagement et d'impact routier pour planifier l'accroissement de la capacité du terminus d'autobus, des aires de stationnement, des installations intermodales de proximité (dépose-minute) et d'accessibilité pour les clientèles à mobilité réduite. L'AMT s'assurera aussi d'optimiser les services de soutien à l'exploitation et les programmes fonctionnels de service à la clientèle dans les installations, incluant notamment les services de billetterie, la signalétique, les programmes fonctionnels de cheminement et de confort, et les services commerciaux de convenance.

L'AMT vise donc à répondre au besoin d'accroissement de la capacité des installations et des infrastructures d'exploitation au terminus Montmorency pour y permettre le développement des services de transport collectif, dans une intégration harmonieuse au sein de cet important quartier lavallois en développement.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
-	-	–	0,400	-	–	–	0,400

Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Haut-Saint-Laurent – Étude

Réf. 2000-1040

À la suite des études de faisabilité visant à l'implantation d'un stationnement d'environ 250 places, à localiser possiblement dans l'axe A-30/rue Beauchemin, ainsi qu'au développement possible de nouvelles structures d'accueil pouvant desservir les CIT du Haut-Saint-Laurent et du Sud-Ouest, l'AMT prévoit le développement et la préparation de ces projets en 2010.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
-	-	–	0,075	-	–	–	0,075

Projets admissibles à une subvention

Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage
Réf. 2000-8003

En tenant compte du prolongement de la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme et de l'ouverture de la station de métro Montmorency à Laval, l'AMT, en collaboration avec le MTQ, la Ville de Laval, la STL et le CIT Laurentides, poursuit les efforts de développement du transport collectif par la bonification des services d'autobus requis dans ce fort axe de déplacements du corridor de l'autoroute 15.

Après avoir dressé un portrait des besoins en transport collectif et en covoiturage dans le secteur et à la suite du projet de prolongement de métro à Laval, l'AMT a évalué la pertinence de bonifier les services de transport collectif sur cet axe autoroutier pour accéder au métro sur le territoire de Laval, et au train sur le territoire de Laval et de la Rive-Nord. En raison des conditions récurrentes de forte congestion tout le long de cet axe, un projet-pilote qui permet l'utilisation de l'accotement de l'autoroute par les autobus du CITL est actuellement en cours. De même, l'AMT poursuit les analyses de faisabilité d'implantation de mesures préférentielles pour les autobus dans ce corridor (voies réservées, stationnements incitatifs, etc.) tout comme elle le fait pour le corridor de l'autoroute 19.

Ces études permettront d'identifier des terrains potentiels pour les stationnements, d'évaluer la capacité possible des stationnements en respectant les normes d'aménagement usuelles, de vérifier les conditions d'accessibilité et d'évaluer sommairement les impacts sur la circulation aux abords des sites de stationnement et sur les voies réservées aux autobus et au covoiturage à l'étude. En complémentarité aux aménagements, la mise en place de services d'autobus desservant l'axe vers la station de métro Montmorency sera également évaluée. Une évaluation des mesures et des aménagements sera faite en vue d'une justification d'infrastructures permanentes à moyen et long terme. L'implantation éventuelle de telles mesures se fera en coordination avec les travaux routiers prévus par le MTQ sur cet axe autoroutier. Selon les conclusions des études, les coûts d'aménagements seront précisés lors des études d'avant-projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,400	0,250	–	–	–	0,650

RTM-Autobus – Mesures préférentielles

Réf. 2000-8010

Depuis 1996, l'AMT a porté le nombre d'axes de RTM-Autobus de 9 à 20 et a fait passer de 41 à plus de 85 km la longueur des voies réservées du réseau et ce, par l'entremise d'investissements importants. Ces projets ont généralement consisté en l'établissement de voies réservées conventionnelles sur des tronçons de longueurs substantielles.

Considérant que l'implantation de mesures préférentielles localisées a permis ces dernières années d'apporter des bénéfices importants pour le transport collectif à des coûts faibles et en minimisant les impacts sur la circulation et les problématiques d'intégration urbaine, l'AMT souhaite poursuivre le déploiement de ce type d'interventions ponctuelles localisées sur le RTM-Autobus.

Les mesures préférentielles peuvent prendre la forme de prolongement ou d'aménagement de courts tronçons de voies réservées (baie de virage, baie d'arrêt), d'implantation de mesures de gestion de la circulation favorisant les mouvements d'autobus, d'implantation de phases prioritaires ou exclusives aux autobus à des feux de circulation, etc.

Parmi ces mesures, l'AMT envisage notamment les éléments suivants :

- l'accès à Lapinière ouest à partir du tunnel Chevrier (Brossard) ;
- la mise en place d'un corridor performant de transport collectif par autobus sur la voie réservée Lafayette en lien avec la sortie du terminus Longueuil ;
- le secteur Notre-Dame/Route 132/Riverside, à l'approche du pont Victoria (Saint-Lambert) ;
- la voie réservée A-640/route 335 (Laval) ;
- des mesures préférentielles sur le boulevard Trinitaires (Montréal) ;
- des voies réservées sur la rue Jacques Tétrault (Laval) ;
- le prolongement de la voie réservée Côte-Vertu (Montréal) ;
- la poursuite des études en vue de la réalisation d'un lien de transport collectif entre la place Charles-LeMoyne et la pointe de la voie maritime à Longueuil.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,248	1,333	1,622	1,243	-	4,446

Stationnement Châteauguay – Agrandissement

Réf. 2000-1035

Le stationnement incitatif Châteauguay affiche régulièrement complet. La fréquentation atteint parfois des pointes mensuelles de plus de 90 %. Les automobilistes stationnent dans les rues et les aires commerciales environnantes. Le projet vise à ajouter 100 places de stationnement en partenariat avec la Ville de Châteauguay. Ce projet porterait le nombre de places à 450.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	-	0,027	1,363	-	-	1,390

Innovations et améliorations des services offerts à la clientèle

La Politique québécoise du transport collectif prévoit une bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. L'aide gouvernementale est ainsi accessible pour financer l'implantation d'équipements faisant appel aux nouvelles technologies, ainsi que les abris et des équipements pour favoriser la pratique du vélo.

Une orientation majeure : le déploiement intégré des STI et l'amélioration des services offerts à la clientèle

Un des principaux objectifs de l'AMT est d'améliorer la qualité des services offerts à la clientèle tout en maintenant la sécurité entourant ses activités et en optimisant ses coûts. Pour y parvenir, l'AMT souhaite investir dans les systèmes de transport intelligents (STI), l'implantation de mesures favorisant l'utilisation des transports actifs, ainsi que sur l'amélioration des installations sur les quais des gares. Les STI représentent les nouvelles technologies de l'information et de communication appliquées aux transports. Leur implantation permet de sécuriser les réseaux, de les rendre plus efficaces pour améliorer la qualité du service offert à la clientèle et de rationaliser les coûts d'exploitation.

L'AMT poursuit également le but d'améliorer les services offerts à la clientèle en favorisant le transport actif, notamment en facilitant l'accès des cyclistes à ses installations. Le programme d'ajout d'abris à plusieurs arrêts métropolitains et sur les quais des gares offrira aussi aux usagers une meilleure protection face aux intempéries.

La politique de l'AMT s'inscrit donc dans une démarche innovatrice et axée sur le service à la clientèle, qui se traduit par le déploiement et le développement progressif de systèmes innovants et évolutifs, répondant aux exigences d'interopérabilité, d'intégrabilité et de compatibilité nécessaires à la pérennité de ses investissements.

Dans cette perspective, les projets identifiés dans le présent PTI sont regroupés en deux thématiques, soit l'amélioration de l'information et des services offerts à la clientèle, et les systèmes d'aide à l'exploitation.

AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE

Projets autorisés

A. Information Internet et calculateur de trajets métropolitains

B. Implantation de systèmes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs de l'AMT – Étude

C. Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon

D. Billetterie métropolitaine du terminus Cartier – Relocalisation et réaménagement

E. Vélostations au terminus Longueuil et à la gare Deux-Montagnes – Étude

F. Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II

Projets admissibles à une subvention

G. Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable

H. Intégration de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT

I. Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II

J. Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains

K. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

L. Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares

M. Programme d'ajout d'abris RTM-Autobus

N. Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations de l'AMT

Projets autorisés

Information Internet et calculateur de trajets métropolitains
Réf. 5100-9001

Ce projet consiste en la modernisation des outils de diffusion de l'information à la clientèle et au montage d'un calculateur de trajets métropolitains par autobus, métro et trains de banlieue. Il a pour objectif d'améliorer les fonctions interactives actuellement proposées aux voyageurs pour le calcul de trajets et l'énumération des services de transport collectif à proximité d'un lieu. Ce projet vise en particulier à :

- permettre le calcul de trajets par train, autobus et métro impliquant plus d'un organisme de transport ;
- adapter la procédure actuelle de calcul de trajets pour les services à faible fréquence ;
- bonifier les options de calcul de trajets et la représentation cartographique des trajets proposés ;
- intégrer une fonction d'énumération des services de transport collectif accessibles à proximité d'un lieu ;
- faciliter la production d'ensembles de données destinés à des applications génériques de type Google Transit.

Ce projet concerne l'ensemble des organismes de transport de la région, puisqu'il implique l'interconnexion des systèmes d'information autonome (systèmes MADOPER et INFOMIT) maintenus par chacun sur les services de transport collectif qu'ils offrent.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,050	0,100	–	–	–	0,150

Implantation de systèmes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs de l'AMT – Étude
Réf. 5100-8003

Les usagers qui utilisent les stationnements incitatifs de l'AMT ne possèdent actuellement aucune information sur le nombre de places disponibles avant leur arrivée. Certains usagers peuvent alors perdre du temps et risquer de manquer leur train, car ils cherchent une place pour se stationner. Malheureusement, ceci peut les amener à décider de parcourir la totalité de leur trajet en automobile et ainsi à délaisser le transport collectif.

La diffusion d'information aux usagers en cours de route à partir de systèmes de jalonnement dynamique pourrait, d'une part, informer les automobilistes sur le nombre de places disponibles au stationnement qu'ils souhaitent rejoindre, et, d'autre part, fournir de l'information sur l'alternative qui s'offre à eux (autres stationnements disponibles, prochains trains, etc.) si le stationnement est complet. Les systèmes de jalonnement dynamique permettraient ainsi d'améliorer les déplacements des usagers et d'optimiser la fréquentation des stationnements incitatifs pour l'AMT, en redirigeant les usagers vers les stationnements incitatifs disponibles.

Le projet doit être réalisé en deux phases. La première phase, dont les coûts sont présentés au tableau des investissements ci-dessous, concerne des études d'opportunité et de faisabilité pour définir les besoins, les requis fonctionnels du système de jalonnement dynamique et les sites à desservir. La seconde phase consiste à déployer les systèmes de jalonnement dynamiques sur les sites identifiés lors des études.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon

Réf. 5000-9010

Le kiosque qui abrite actuellement la billetterie ne présente pas l'espace nécessaire à l'exploitation d'une billetterie métropolitaine. L'augmentation de l'espace disponible permettra l'accroissement du niveau de service à la clientèle à cette billetterie, dans le cadre du projet d'automatisation de la vente de titres et de la perception des recettes. Le nouveau kiosque sera construit à l'extérieur de l'édicule du métro Angrignon, sur les terrains du terminus.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	-	0,150	0,050	–	–	–	0,200

Billetterie métropolitaine du terminus Cartier – Relocalisation et réaménagement

Réf. 2000-3002

Le projet consiste à déplacer la billetterie Cartier dans la section des espaces commerciaux du terminus Cartier et d'y ajouter une aire d'attente supplémentaire pour la clientèle. Ce projet permet principalement :

- de favoriser la location des espaces commerciaux, grâce à l'augmentation de l'achalandage engendré par la relocalisation de la billetterie ;
- de régler le problème des files d'attente qui entravent le flot de circulation de la clientèle ;
- de gérer les activités reliées à l'arrivée des transporteurs interurbains et du service de messagerie.

Ce projet s'autofinancera en trois ans grâce à la location de l'ensemble des espaces commerciaux qui sont actuellement libres en raison du manque d'achalandage dans cette section du terminus.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	-	0,100	0,900	–	–	–	1,000

Vélostations au terminus Longueuil et à la gare Deux-Montagnes – Étude

Réf. 5100-9005

Les vélostations sont des espaces sécurisés offrant des services pour les cyclistes. Elles sont constituées d'un stationnement pour vélo de grande capacité à l'intérieur de bâtiments surveillés. Des services connexes peuvent être offerts afin d'augmenter le confort des cyclistes (entretien, information clientèle, etc.).

En réponse aux besoins croissants de la clientèle, l'AMT souhaite étudier l'opportunité et la faisabilité d'implanter une vélostation à la gare Deux-Montagnes ainsi qu'au terminus Longueuil. Ces études permettront d'évaluer les besoins de la clientèle utilisant le vélo pour se rendre aux équipements de l'AMT, ainsi que d'analyser les éléments techniques et fonctionnels requis pour l'implantation des vélostations.

Les études réalisées bénéficieront d'une subvention de Transports Canada, dans le cadre du programme ÉcoMOBILITÉ.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	0,090	0,020	0,090	0,090	–	–	0,200

Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II

Réf. 5100-1502

Des annonces vocales sont effectuées aux gares afin d'aviser les voyageurs des diverses modifications au cours des opérations. L'ajout d'afficheurs dynamiques sur les quais permet donc de renforcer le système vocal en ajoutant le support visuel pour diffuser cette information ; il permet aussi d'afficher l'information sur le fonctionnement régulier des opérations, soit l'heure de passage du prochain train, toute situation d'urgence et tout message de prévention lors de campagnes ponctuelles. Un tel message visuel permet de corroborer l'information sonore ou de la communiquer aux malentendants, élément essentiel en situation d'urgence. Contrairement aux messages vocaux qui sont diffusés par intermittence, les messages visuels peuvent être affichés en tout temps sans nuire à l'environnement des riverains. Une première phase concernant un projet pilote a permis d'identifier les technologies existantes ainsi que celles qui doivent être privilégiées pour le déploiement d'afficheurs dynamiques dans toutes les gares du réseau, incluant les 11 futures gares prévues au projet du Train de l'Est.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	0,198	3,353	4,610	–	–	–	7,963

Projets admissibles à une subvention

Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable
Réf. 5100-1503

Les systèmes d'information en cours de route figurent dans la tête de liste des priorités du plan des STI de l'AMT. Dans un effort constant d'améliorer la qualité du service offert aux utilisateurs, l'AMT envisage de bonifier l'information aux usagers avant et pendant leurs déplacements en transport collectif. Ils auront ainsi accès à une information claire, détaillée, mise à jour et disponible de diverses façons.

Ainsi, les usagers qui en feront la demande pourront obtenir sur leur appareil de communication portable, tel que les téléphones intelligents et assistants numériques (iPhone, BlackBerry), lors de leurs déplacements, l'heure précise de passage du prochain train en fonction de l'horaire prévu, les perturbations, les prochains arrêts, la localisation du véhicule et de la promotion concernant le transport collectif, et ceci par le biais de :

- télémessage (SMS) ;
- courriel ;
- Internet pour mobile.

Ces nouveaux médias viendraient se greffer aux systèmes d'informations existants afin d'améliorer l'accessibilité à l'information en cours de route, car présentement les usagers ont peu de moyens à leur disposition pour être informés des perturbations du service ou des promotions. Un service de diffusion de l'information existe bien en cas de retard, mais il n'est pas toujours automatisé. Le projet doit être réalisé en deux phases. La première phase concerne un projet pilote qui permettra à l'AMT d'évaluer les technologies (SMS), de définir les aspects fonctionnels du système futur, puis de réaliser une enquête de satisfaction auprès de la clientèle. La seconde phase consiste à déployer sur tout le réseau le système de diffusion d'information dynamique.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	0,149	0,350	0,755	–	–	–	1,105

Intégration de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT
Réf. 2000-2035

La coordination des déplacements entre les différentes AOT fait partie des priorités du plan des STI de l'AMT. Le projet d'intégration de l'information sur l'état du service permet d'aborder cet aspect en proposant de mettre en place les différents outils nécessaires pour échanger l'information planifiée et actualisée, en temps réel, entre exploitants. Ce projet permettra ainsi d'intégrer l'information provenant des autres AOT et de la diffuser ensuite aux clients.

Cela consistera donc à fournir aux usagers une information dynamique et interactive sur l'ensemble des transporteurs, leur permettant de faire des choix éclairés lors de leurs déplacements. Cette mesure permettra également aux différentes sociétés de transport de connaître l'état du service des autres sociétés aux points de correspondance, afin d'améliorer l'efficacité des services.

L'usager pourra avoir accès à toute l'information à partir du moment où il planifie son déplacement jusqu'à son arrivée à destination. Le système actualisera les informations disponibles aux usagers lorsqu'ils changent de mode de transport. Ainsi, un utilisateur qui effectue un transfert entre deux sociétés de transport aura accès à l'information sur son prochain mode de transport avant d'effectuer son transfert au point de correspondance. Dans le cas de perturbation sur le service planifié de l'une des sociétés de transport, l'utilisateur pourra en être avisé et il pourra ainsi modifier ses déplacements afin de minimiser les impacts de ce changement.

Pour les sociétés de transport, cette mesure apportera une aide à l'exploitation en assurant une meilleure synchronisation aux points de correspondance, notamment entre les autobus et les trains. De plus, l'intégration de l'information facilitera la planification du service à offrir et permettra de l'ajuster en temps réel.

Le projet doit être réalisé en deux phases. La première phase concerne un projet pilote en partenariat avec la STL afin de définir les aspects fonctionnels du futur système. Cette phase permettra de tester la coordination entre les trains de la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme et les autobus aux gares De la Concorde et Vimont, ainsi que de mettre en place les liens de communications nécessaires entre les systèmes informatiques et les agents d'exploitation. La seconde phase consistera au déploiement sur tout le réseau de ce système d'information sur l'état du service en temps réel.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,027	0,573	–	–	–	0,600

Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II

Réf. 5100-9002

Ce projet consiste à équiper d'un système d'affichage l'ensemble des voitures de l'AMT, de manière à communiquer des informations aux passagers en tout temps. Grâce à ce projet, il sera possible d'annoncer les prochaines gares ainsi que tout message pertinent pour l'usager. Avec l'arrivée des nouvelles voitures 3000, équipées d'un système d'affichage diffusant de l'information à partir d'une base de données, il est nécessaire d'uniformiser la flotte de l'AMT en équipant la flotte maintenue en service.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,057	1,406	2,019	0,825	–	4,307

Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains

Réf. 5100-9003

Présentement, la diffusion des messages à bord des trains est effectuée par le conducteur de manière non automatisée. La diffusion est irrégulière et déficiente. Un système automatisé de diffusion de messages vocaux permettra d'effectuer les annonces des prochaines gares avec régularité, en fonction de la position du train (GPS). Les messages, délivrés d'une voix claire et constante, pourront aussi être diversifiés : annonce des bouts de ligne, messages d'urgence, etc.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,017	0,605	0,844	0,351	–	1,817

Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

Réf. 5100-1501

Les systèmes d'affichage dynamique et d'aide à l'exploitation aux terminus Centre-ville, Longueuil et Panama ainsi qu'au stationnement incitatif Chevrier sont destinés à guider les voyageurs vers les quais d'embarquement, à les informer sur l'état du service et à fournir aux superviseurs un outil informatisé de gestion des quais. L'affichage des départs s'effectue présentement selon l'horaire planifié et non en temps réel. La quantité croissante des changements dans les horaires de départ, dans les affectations des autobus aux quais et dans la configuration des zones d'attente dans ces terminus ainsi qu'au stationnement incitatif Chevrier, conduit l'AMT à envisager une évolution du système d'aide à l'exploitation réalisé en 1999.

Le projet consiste à moderniser l'outil de gestion et les équipements informatiques des systèmes d'exploitation déployés, pour y intégrer les nouvelles technologies d'affichage dynamique, de sonorisation, de détection et de localisation de véhicules et d'automatisation.

Cette modernisation permettra de faire évoluer les outils nécessaires à la diffusion d'une information actualisée, en localisant des autobus à l'intérieur et en amont du terminus, en vérifiant leur concordance par rapport à l'horaire, et en diffusant sur les afficheurs dynamiques de l'information en temps réel.

Le projet sera divisé en plusieurs phases. La phase I concernera la modernisation des SAEIV déployés aux terminus Centre-ville, Longueuil et Panama ainsi qu'au stationnement Chevrier. La phase II, quant à elle, permettra, à l'aide d'études d'opportunité et de faisabilité, de déterminer les sites sur lesquels il sera nécessaire de déployer un SAEIV.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,471	3,247	–	–	–	3,718

Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares

Réf. 1300-4517

Depuis la mise en place des lignes Montréal/Deux-Montagnes, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Mont-Saint-Hilaire, l'achalandage a augmenté substantiellement, soit de 90 % depuis 1996 sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, de 70 % depuis 1999 sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et de 100 % depuis 2002 sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire. Afin d'augmenter la satisfaction de sa clientèle grandissante, l'AMT a mis à jour une politique d'abris pour les trains de banlieue. Chaque gare a fait l'objet d'une analys des besoins et des priorités dans la mise en place de nouveaux abris. Le projet prévoit un ajout progressif étalé sur 10 ans, en débutant aux gares où les besoins sont les plus urgents.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,439	1,824	1,879	1,935	12,528	18,605

Programme d'ajout d'abris RTM-Autobus

Réf. 2000-9001

On retrouve sur le territoire de l'AMT près de 200 points de service à caractère métropolitain. Ces points sont desservis par les réseaux du métro, de trains de banlieue, d'autobus express métropolitains et des arrêts regroupant plus de deux AOT. De ce nombre, environ 90 arrêts métropolitains potentiels n'offrent aux usagers aucune protection contre les intempéries. Le projet consiste à sélectionner ces arrêts, sur une base de critères établis par l'AMT, et à doter ceux-ci d'une aire d'attente. Les axes priorisés en un premier temps sont le boulevard René-Lévesque et le boulevard Newman.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,026	0,580	0,894	–	–	1,500

Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations de l'AMT

Réf. 5100-9004

Pour faire face aux besoins croissants de sa clientèle, l'AMT souhaite ajouter des supports à vélos dans les gares, les stationnements incitatifs et les terminus dont les installations pour les cyclistes commencent à être saturées. En parallèle, elle souhaite installer des abris pour les supports à vélo aux sites les plus achalandés.

En effet, il y a plusieurs gares et terminus dans lesquels les supports à vélos commencent à connaître des saturations, ce qui conduit certains usagers à stationner leur vélo de façon non sécuritaire. Il est nécessaire de procéder à l'ajout de supports dans une quinzaine d'équipements répartis sur tout le territoire de l'AMT. De plus, pour répondre aux demandes formulées par les municipalités, les usagers et les associations de cyclistes, il est requis de mettre en place des abris au-dessus des supports à vélo aux gares et aux terminus les plus achalandés. Ces abris permettront d'augmenter de façon notable le sentiment de confort des usagers et de protéger leur véhicule lors des intempéries.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,010	0,172	0,176	0,181	0,061	0,600

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION

Projets autorisés

A. Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes

B. Automatisation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales

C. Refonte de l'infrastructure aux technologies de l'information

D. Réseau intégré de télécommunications – Étude

E. Modernisation du système de sonorisation – Étude

F. Système de télésurveillance et d'acquisition de données pour trains de banlieue – Étude

Projets admissibles à une subvention

G. Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS

H. Sécurité des infrastructures et des systèmes

Projets autorisés

Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes

Réf. 5000-9009

Mis sur pied en 1998, le Comité sur l'automatisation des systèmes de vente des titres et de perception des recettes regroupe la STM, l'AMT, le RTL, la STL, le Réseau de transport de la Capitale (RTC), l'Association des CIT et le MTQ. Les travaux du Comité ont permis d'implanter un système commun à tous les organismes de transport de la région métropolitaine. Ce système cohérent, équitable et intégré permet de gérer une carte à puce sans contact commune, tout en préservant l'autonomie de gestion de chaque organisme.

En tant que maître d'œuvre du projet d'acquisition et d'implantation d'un système, la STM a fait l'acquisition du système central ; les équipements de vente et de perception sont acquis et exploités par l'AMT ; et les organismes de transport prennent en charge tous les aspects liés à la gestion des cartes à puce par le biais d'une instance de gestion commune. La mise en service progressive a débuté en avril 2008 et devrait se terminer à la fin de l'année 2009 avec le déploiement des derniers CIT.

Par ailleurs, la phase II du projet a commencé au début de l'année 2009 par la réalisation de demandes de changement qui avaient dû être reportées après le déploiement initial ; l'étude des évolutions nécessaires du système central et des équipements dont les réalisations s'échelonneront jusqu'en 2012 ; la réalisation de mandats spécifiques comme l'implantation de la sonorisation sur les DAT de l'AMT ou l'introduction de la validation systématique sur le réseau des trains de banlieue qui sont détaillés individuellement au projet d'implantation de systèmes de perception aux gares (réf. 5100-4502).

L'AMT paie certains coûts métropolitains liés à l'acquisition du système de vente et de perception, de même que l'aménagement des sites, dont :

- l'équipement des billetteries métropolitaines ;
- l'équipement des gares de trains de banlieue ;
- le développement des logiciels pour la carte à puce occasionnelle ;
- une partie des dépenses relatives à l'acquisition du système central ;
- la refonte du système de gestion des titres ;
- l'obtention d'une certification de conformité PCI pour que les paiements via internet soient confidentiels et sécuritaires pour les voyageurs ;
- l'équipement pour la desserte d'express de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	13,000	5,000	5,400	5,500	–	28,900

Automatisation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales

Réf. 5000-9008

Les sociétés de transport collectif de la région métropolitaine (STM, STL, RTL) possèdent des logiciels pour la préparation des horaires d'autobus et d'assignation des chauffeurs. Le premier volet de ce projet, complété en 2004, a permis d'intégrer à ces logiciels une fonction de synchronisation des correspondances autobus-train. Une procédure d'évaluation des impacts de scénarios d'horaires sur la qualité du service aux voyageurs a aussi été développée. Le second volet de ce projet consiste à évaluer l'intérêt des CIT de la région métropolitaine à se doter d'une instrumentation similaire afin de faciliter la réorganisation de leurs services lors de l'implantation d'une ligne de trains de banlieue et, le cas échéant, à les doter de cette instrumentation.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	-	0,105	0,250	–	–	–	0,355

Refonte de l'infrastructure aux technologies de l'information

Réf. 5100-1506

Suivant la croissance en besoins et services de ses clients, l'AMT doit se doter de systèmes et d'équipements pouvant assurer de façon adéquate leur satisfaction, leur sécurité et leur mobilité. Ces équipements supplémentaires permettront de supporter les nouveaux systèmes dédiés à la perception, à la sécurité ainsi qu'aux différents développements envisagés sur les systèmes de transport intelligents. Ces nouveaux équipements profiteront à la gestion administrative de l'AMT et de ses partenaires associés, qui en sera grandement améliorée.

À cet effet, l'AMT prévoit se doter d'un progiciel de gestion intégré, d'un système à l'exploitation et de diverses solutions technologiques appuyant ses activités. Ces systèmes devront être supportés par de l'équipement adéquat afin de poursuivre la refonte d'infrastructure interne amorcée en 2009. De nombreuses solutions technologiques devront également être mises en place pour soutenir les besoins en télécommunications et assurer la sécurité de ses différents réseaux.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	3,060	11,090	4,080	0,315	–	18,545

Réseau intégré de télécommunications – Étude

Réf. 5100-8004

L'AMT doit mettre en place un réseau intégré de télécommunications entre les trains, les quais et les bureaux centraux de l'AMT. Ceci permettra de bâtir une infrastructure pouvant supporter plusieurs projets STI, tels que la télémétrie, l'Internet à bord des trains, l'affichage dynamique, la diffusion vocale, la vidéosurveillance ainsi que le SAEIV à bord des trains et des quais. Il est donc primordial de fournir des liens de télécommunications pour mener à terme ces projets. De plus, la mise en place de ces projets augmentera la sécurité sur le réseau de trains de banlieue.

Par ailleurs, la mise en place d'une connexion Internet à bord des trains et sur les quais profitera aussi à la clientèle qui aura accès à ce service supplémentaire. Ainsi, les usagers auront non seulement accès à une diffusion d'informations provenant de l'AMT concernant l'état de service des trains en temps réel, mais ils pourront également naviguer sur Internet grâce à la bande passante qui sera mise à leur disposition.

Un projet pilote sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud sera mis de l'avant.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,100	0,500	–	–	–	0,600

Modernisation du système de sonorisation – Étude

Réf. 5100-8005

Les équipements de sonorisation actuellement en place doivent être standardisés. Ceci permettra l'interconnectivité avec les autres équipements, permettant ainsi aux exploitants de diffuser de l'information aux voyageurs. Les boîtiers actuels contenant l'équipement de sonorisation rendent impossible l'ajout de nouvelles technologies.

Le projet vise donc à établir des normes et à standardiser les équipements de sonorisation (haut-parleurs, câblage) afin que le système soit plus stable et qu'il facilite l'interconnectivité avec les autres systèmes. Ainsi, les communications pourront être maintenues et l'information pourra s'échanger sur l'ensemble des systèmes d'aide aux exploitants. Le service aux voyageurs en sera amélioré.

L'implantation d'un logiciel SAEIV est préalable à ce projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Système de télésurveillance et d'acquisition de données pour trains de banlieue – Étude

Réf. 5100-8006

À l'aide d'appareils électroniques et de télécommunication, la télésurveillance permet de détecter des anomalies de fonctionnement d'équipement à distance.

Les nouvelles voitures de la série 3000 seront dotées d'un système de télésurveillance apportant un support à l'exploitation. Afin d'étendre cette fonctionnalité sur l'ensemble des véhicules exploités, l'AMT souhaite étudier, à l'aide d'études d'opportunité et de faisabilité, la possibilité d'implanter ces systèmes à bord des locomotives et voitures de passagers existantes.

La télésurveillance permettra de créer un lien entre les véhicules et le centre d'exploitation des trains (CET), pour prévenir des pannes imminentes, réagir plus rapidement en cas d'incident, offrir un meilleur service et améliorer la gestion de la maintenance.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Projets admissibles à une subvention

Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS

Réf. 5100-1505

La collecte, le traitement des données et la diffusion de l'information sont les actions de bases de tout développement d'application dans le domaine des STI. Les avantages retirés par l'AMT dans l'implantation à bord des trains de systèmes de localisation GPS l'ont convaincue de favoriser l'implantation de systèmes de localisation GPS sur l'ensemble des réseaux de transport de la région métropolitaine.

La possibilité d'obtenir une information en temps réel sur le niveau de service est un élément clé pour rendre compétitifs et attrayants les déplacements en transport collectif. De nombreux moyens qui ont fait leurs preuves sont maintenant disponibles et peuvent être applicables.

À l'heure actuelle, chacun des organismes de la région métropolitaine développe en parallèle son approche et ses systèmes, ce qui peut nuire au développement d'un système intégré et compatibles. Pour assurer l'interopérabilité des systèmes de localisation GPS, il est nécessaire que ces systèmes comprennent certaines fonctionnalités et possèdent des normes communes.

En effet, de multiples applications profiteront des informations tirées de l'implantation de systèmes de localisation GPS, dont :

- les systèmes d'aide à l'exploitation et les systèmes de diffusion d'information aux voyageurs ;
- la comparaison du service planifié et du service réel ;
- la localisation des véhicules en temps réel ;
- le relevé des montants et descendants aux arrêts ;
- les transactions de cartes à puce ;
- la préemption de feux pour passage prioritaire des autobus ;
- l'identification des autobus dans les terminus métropolitains ;
- l'information personnalisée des retards ;
- la diffusion d'information via des panneaux à messages variables, Internet ou des SMS, etc.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,010	1,141	1,042	-	-	2,193

Sécurité des infrastructures et des systèmes

Réf. 5100-9006

Afin de minimiser les risques au sein de l'AMT, cette dernière doit se doter de documents conformes répondant aux exigences du Vérificateur général du Québec (VGQ) pour assurer une continuité et une sécurité auprès des partenaires. Afin d'assurer la continuité des services et la sécurité des voyageurs, un site de relève doit être mis en place pour le Centre d'opération et de surveillance (COS). Pour ce faire, une nouvelle application sera mise à jour pour faire la gestion des événements. Également, pour minimiser les risques, l'AMT implantera une solution de télétravail sécurisée pour que les employés puissent avoir accès à leur poste de travail à l'extérieur des bureaux.

Dans le souci d'assurer la sécurité de nos voyageurs, une standardisation des caméras est également prévue, ce qui engendrera des coûts moins élevés en entretien et en maintenance.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,600	2,308	1,343	4,363	0,738	9,352

Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Reconnaissant l'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite comme un enjeu économique et social au Québec, la Politique québécoise du transport collectif prévoit une reconduction du volet consacré aux améliorations à apporter à l'intention des personnes à mobilité réduite dans le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Améliorer l'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite

En 2008, une politique sur l'accessibilité et l'intégration des personnes à mobilité réduite couvrant l'ensemble des activités de l'AMT a été adoptée. Elle vient prendre appui sur le principe d'accessibilité universelle établi par la loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale pour l'ensemble des ministères et des organismes gouvernementaux. La politique énonce des principes directeurs qui viendront orienter le plan d'action à l'égard des personnes handicapées touchant l'ensemble des secteurs d'interventions : la fourniture des services, le choix des véhicules, l'aménagement des équipements et la disponibilité de l'information. Un comité métropolitain de concertation sur le transport des personnes handicapées, qui regroupe l'ensemble des représentants des usagers présentant des limitations en matière de déplacement, a également été mis en place.

D'ores et déjà, deux projets, décrits ci-après, s'inscrivent dans l'esprit de cette politique globale d'accessibilité et sont admissibles à une subvention. Il s'agit, d'une part, de l'amélioration de l'accessibilité au réseau régulier dans les équipements métropolitains et, d'autre part, de l'engagement de l'amélioration de l'accessibilité sur le réseau de trains de banlieue. Dans les deux cas, ces projets visent à faciliter l'accès aux transports collectifs pour les personnes vivant avec des limitations.

Par ailleurs, l'AMT continue la sensibilisation de son personnel aux normes récentes en matière d'accessibilité au réseau régulier, comme celles appliquées dans le cadre du prolongement de la ligne 2 orange vers Laval. Ces normes continueront à être prises en compte dès le stade de planification d'un nouveau projet, comme dans le cas du Train de l'Est.

Projets admissibles à une subvention

A. Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant

B. Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue

Projets admissibles à une subvention

Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant
Ref. 5000-3508

Dans le but d'améliorer l'accès du réseau régulier, dont le réseau de trains de banlieue et les équipements métropolitains, aux personnes handicapées et à mobilité réduite, l'AMT a adopté une politique d'accessibilité. S'inscrivant dans cette politique, un plan d'action sera produit tous les trois ans et la formation d'un comité interne viendra appuyer les orientations de ce plan.

Le plan d'action à l'égard des personnes handicapées déterminera une mise en priorité des installations et des équipements dont l'accessibilité sera améliorée. Les premières actions de ce plan seront concentrées sur la réalisation d'études de faisabilité qui permettront de chiffrer les projets et de cibler les diverses contraintes qui y sont liées.

L'AMT souhaite poursuivre ses efforts en matière d'accessibilité et étendre son expertise sur l'ensemble du réseau dans le cadre du plan d'action. La réalisation des projets liés à ce plan s'échelonnera sur de nombreuses années et fera l'objet d'un suivi annuel. Comme stipulé dans sa politique, les améliorations du réseau se feront dans la mesure où les conditions de faisabilité technique, financière ou autres n'imposent pas de contraintes excessives à l'AMT.

Actuellement, pour les nouveaux projets en développement, l'AMT applique des principes et des standards afin d'améliorer l'accès aux personnes handicapées et à mobilité réduite. L'application de ces standards améliore par le fait-même la qualité des services et le sentiment de sécurité pour l'ensemble des usagers.

Concrètement, l'amélioration de l'accessibilité du réseau existant comprend les actions suivantes :

- aménager les installations et les équipements de manière à répondre aux standards d'accessibilités ;
- aménager l'environnement adjacent aux équipements et aux services (trottoirs abaissés, feux sonores, rampes d'accès, mains courantes, ascenseurs, portes automatiques et éclairage amélioré) ;
- améliorer l'accès à l'information (signalétique, site Internet, dépliants) ;
- réaliser des études de faisabilité ;
- effectuer annuellement le suivi du plan d'action.

L'AMT a ciblé trois gares intermodales du réseau existant qui feront l'objet d'études de faisabilité d'amélioration de l'accessibilité : la Gare Centrale et les gares Vendôme et Lucien-L'Allier. En 2011, l'installation d'ascenseurs au terminus Centre-ville débutera.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,600	3,782	7,633	7,917	-	19,932

Engagement de l'amélioration de l'accessibilité - Trains de banlieue

Réf. 5000-4505

L'engagement d'amélioration de l'accessibilité sur le réseau de trains de banlieue se matérialisera concrètement d'abord par la mise en place du projet du Train de l'Est, pour lequel plus de 40,0 M$ sont prévus.

De plus, afin de respecter les engagements pris auprès de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, l'AMT doit adapter l'environnement spécifique des gares de trains de banlieue. Cette amélioration de l'accessibilité s'inscrit dans l'élaboration et la mise en place d'un échéancier cohérent et considérant les priorités définies dans le plan d'action.

L'absence de standards dans le réseau actuel et la spécificité de chacune des gares complexifient la mise en place d'une solution uniforme. Dans un premier temps, des études de faisabilité, de sécurité et d'impacts sur les infrastructures et l'équipement seront effectuées. Par la suite, un échéancier de réalisation sera produit selon les solutions retenues.

En résumé, cela consiste à réaliser :

Des projets pilotes :

- à la gare Deux-Montagnes, afin d'améliorer la sécurité des rampes destinées aux personnes à mobilité réduite et handicapées ;
- sur le réseau existant, afin de valider l'implantation d'un signal identifiant la bordure du quai.

Train de l'Est :

- améliorer l'accessibilité et la sécurité des rampes destinées aux personnes à mobilité réduite et handicapées et mise en place d'élément signal dès la construction.

Analyser le réseau existant afin d'améliorer l'aménagement des lieux :

- améliorer l'éclairage des installations et des équipements ;
- remplacer les kiosques billetteries ciblés ;
- repositionner des distributrices de titres ;
- ajouter un signal sur les paliers d'escaliers ;
- améliorer l'information à l'usager.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,940	14,291	29,539	30,425	-	75,195

« L'Agence métropolitaine de transport a clairement établi une stratégie afin d'améliorer la sûreté de ses installations, et elle a démontré l'utilisation d'une approche systématique dans l'élaboration de ses projets. [...] Le résultat final dénote une vision de la Sûreté jamais vu auparavant »

(Extrait de la lettre du sous-ministre adjoint Sûreté et sécurité - Transports Canada, dans le cadre de la remise du Prix de la sûreté du transport terrestre et intermodal de Transports Canada à l'AMT, le 22 juillet 2009.)

Améliorer la sûreté et la sécurité

En collaboration avec l'ensemble de ses partenaires, le personnel de l'AMT voit chaque jour à ce que les usagers qui empruntent nos services ou nos installations se sentent en sécurité et voyagent en toute quiétude. En plus d'assurer la sécurité de ses clients, l'AMT s'engage à assurer celle de ses employés, de ses équipements ainsi que de ses services.

Au cours des deux dernières années, l'AMT a commencé un travail de restructuration d'envergure au sein de la direction de la Sûreté, permettant ainsi d'accroître son efficacité en matière de sûreté. La structure de base étant maintenant bien ancrée, l'AMT s'engage à poursuivre ses actions en fonction des stratégies et des orientations dont elle s'est dotée en la matière. L'AMT vise à déployer davantage de mesures touchant l'organisation physique et l'organisation opérationnelle de la sûreté et ce, en étant à l'affût des meilleures pratiques dans le milieu et en étant avant tout à l'écoute des besoins de sa clientèle.

Projets autorisés

A. Amélioration des mesures de sûreté et de sécurité

B. Bornes d'identification de véhicules – Étude

C. Plans de mesures d'urgence des sites du Train de l'Est et dans le tunnel Mont-Royal – Étude

D. Radiocommunications – Tunnel Mont-Royal – Étude

Projets admissibles à une subvention

E. Achat de véhicules auto-patrouille

F. Installation de systèmes de sécurité sur distributrices automatiques de titres OPUS

Projets autorisés

Amélioration des mesures de sûreté et de sécurité

Réf. 5000-9015

Afin d'améliorer les mesures de sécurité et de sûreté déjà en place et ainsi augmenter l'efficacité des opérations de prévention, de détection et de dissuasion, l'AMT désire poursuivre le développement de projets en lien avec la sécurité et la sûreté des usagers.

La croissance de l'achalandage ainsi que l'augmentation continue du nombre d'équipements (stationnements incitatifs, gares, voies réservées, terminus, billetteries) poussent l'AMT à mettre à niveau ses pratiques en la matière. Dans cette optique, plusieurs projets sont requis :

Télésurveillance :

- amélioration, sécurisation des systèmes et intégration de certaines fonctions et technologies au COS, comme les alarmes de distributrices automatiques de titres (DAT) et de billetteries ;
- ajout de caméras dans certains sites pour cibler des problématiques particulières (ce projet comprend les frais professionnels de consultants, les coûts de connexion en télécommunication, ainsi que le contrat de service et de maintenance du COS) ;
- intégration des systèmes et du réseau informatique (arrimage avec les systèmes SAE), comprenant entre autres l'achat de nouveaux équipements tels que serveurs, mémoire, alimentation de secours, etc.

Autres projets spéciaux :

- formation annuelle du personnel de sécurité sur tout le réseau en plus de la formation sur les nouveaux tronçons Blainville–Saint-Jérôme et Train de l'Est ;
- achat d'équipements et d'outils pour les campagnes de sensibilisations/prévention en sûreté et sécurité auprès des usagers ;
- achat d'équipements de sécurité pour le personnel et les usagers (défibrillateurs, trousses de premiers soins, etc.).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	-	1,650	2,950	1,900	0,200	–	6,700

Bornes d'identification de véhicules – Étude

Réf. 5000-9026

Cette technologie permettra de faire suite à un signalement suspect d'une personne, en regardant systémiquement les images des visages et/ou de la plaque de toutes les personnes qui utiliseront un véhicule pour entrer sur un site de l'AMT. En cas de besoin, le système sera mis à la disposition des autorités (gouvernements, services de police) afin de valider l'identité de ces personnes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	-	0,100	0,100	–	–	–	0,200

Plans de mesures d'urgence des sites du Train de l'Est et dans le tunnel Mont-Royal – Étude

Réf. 5000-9027

En conformité avec le Plan de mesures d'urgence existant et la démarche d'analyse de risques s'y rattachant, l'AMT doit inclure à ses plans l'ensemble du tronçon du Train de l'Est. Cette nouvelle ligne aura un impact également dans le tunnel Mont-Royal, vu le passage nouveau de voitures bimodes. L'ensemble des risques doivent être répertoriés afin de mettre en place les mesures de mitigation et de prévention s'y rattachant.

Pour y parvenir, l'AMT compte embaucher un consultant pour dresser l'inventaire et émettre des recommandations concernant les risques technologiques, naturels et sociaux dans le tunnel Mont-Royal ainsi que sur le trajet du Train de l'Est et sur ses infrastructures

Un tel projet aura comme impacts d'augmenter la sécurité sur le réseau du Train de l'Est, de mieux connaître l'environnement et d'améliorer la capacité de prévention, de détection et d'intervention. Cela permettra également d'avoir un plan de mesures d'urgence et une analyse de risque à jour. Il en découlera une identification des infrastructures requises pour assurer adéquatement la sécurité le long du tronçon et à l'intérieur du tunnel (caméras, contrôles d'accès, équipements d'évacuation, etc.).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	-	–	0,207	0,115	–	–	0,322

Radiocommunications – Tunnel Mont-Royal – Étude

Réf. 5000-9025

L'AMT souhaite procéder à l'installation d'une infrastructure permettant la disponibilité des fréquences radios dans le tunnel Mont-Royal pour l'ensemble de ses communications, ainsi que celles des services d'urgence et du CN. Le projet répond aux besoins d'intervention rapide et efficace en cas d'incident majeur. Un système de communication efficace et conjoint permettra à l'AMT, au CN et aux services d'urgence (SIM, US, SPVM) d'appliquer les plans de mesures d'urgence plus facilement et de façon adéquate. Il permettra aussi de coordonner et de procéder à l'évacuation plus rapidement, de sécuriser les usagers, le personnel et les partenaires, de bien orienter le personnel en intervention et surtout d'obtenir des informations actualisées du site touché pour pouvoir prendre des décisions adéquates et ce, sans être dépendant de l'information provenant d'un tiers.

Le système de communication permettra aussi à l'AMT de suivre, sans délais, les démarches et activités entreprises et de favoriser la reprise normale des services. La disponibilité des fréquences radio permettra de signaler rapidement au COS de l'AMT et/ou des partenaires d'urgence des incidents comme :

- la présence d'individus suspects sur les installations (sur les rails, dans le tunnel) ;
- le sabotage d'installations ou d'équipements appartenant à l'AMT ;
- la présence de colis suspects dans le tunnel ;
- les défectuosités et bris importants subis par les installations.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
–	-	0,300	0,300	–	–	–	0,600

Projets admissibles à une subvention

Achat de véhicules auto-patrouille

Réf. 5000-9028

L'AMT vise à remplacer entièrement la flotte d'autos-patrouille de la Sûreté. Compte tenu de la mise en service du Train de l'Est et de l'étendue du réseau de l'AMT, il devient essentiel d'augmenter le nombre d'autos-patrouille qui devront être munies d'équipements d'urgence afin de répondre adéquatement en situation d'urgence ou en cas de panne majeure. L'objectif est d'accroître la visibilité afin d'augmenter le sentiment de sécurité dans les stationnements incitatifs et de décourager les auteurs d'actes criminels.

Le projet consiste donc en l'achat de véhicules fiables, tout terrains et hybrides, afin de répondre aux normes écologiques. Ces véhicules devront être équipés pour répondre à toute urgence éventuelle. Avec une flotte de plusieurs véhicules, les patrouilleurs seront en mesure de surveiller tout le réseau de l'AMT, ce qui est conforme aux attentes de la clientèle en matière de sécurité dans les stationnements incitatifs.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	–	0,201	0,207	–	0,408

Installation de systèmes de sécurité sur distributrices automatiques de titres OPUS

Réf. 5000-9029

Depuis l'installation des nouvelles distributrices automatiques de titres (DAT) Opus dans le cadre de l'implantation du projet de carte à puce dans l'ensemble de la région métropolitaine, des enquêtes ont démontré des problématiques de fraude sur ces nouveaux équipements. Ainsi, l'AMT souhaite arrimer ses actions avec la STM et installer des systèmes de sécurité sur ces machines en améliorant, entre autres, les systèmes de caméras de surveillance entourant ces équipements.

Les objectifs sont de prévenir, de diminuer et d'enrayer le phénomène de fraude sur le réseau de l'AMT. Ce projet vise également à augmenter le service client en sécurisant les utilisateurs de ces systèmes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2010	2011	2012	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	0,104	–	–	–	0,104

Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT utilise le Fonds d'immobilisations métropolitain pour payer la partie des investissements non subventionnée par le MTQ. Le Fonds est alimenté par des contributions municipales à raison de 1 ¢ par 100 $ du rôle d'évaluation foncière, qui totaliseront 33,41 M$ en 2010, ainsi que par d'autres subventions et revenus commerciaux.

Les contributions municipales de 2010, 2011 et 2012 ainsi que les autres revenus prévus au Fonds d'immobilisations (TABLEAU 5) seront suffisants pour assumer, en 2012, le service de dette net annuel de 25,95 M$ généré par les **projets autorisés** présentés au PTI 2010-2011-2012 (TABLEAU 4) ainsi que le service de dette net de 11,41 M$ des investissements antérieurs au 1er janvier 2009 (TABLEAU 5).

Dans l'hypothèse de la réalisation complète et totale, selon les échéanciers prévus, de tous les **projets admissibles** à une subvention (non autorisés) présentés au PTI 2010-2011-2012, le financement à long terme de ces projets crée un service de dette annuel récurrent qui atteindra 28,37 M$ en 2012 (TABLEAU 4), qui s'ajoute au service de dette prévu des projets autorisés et des investissements antérieurs au 1er janvier 2009 de 37,36 M$ (TABLEAU 5), entraînant ainsi une insuffisance monétaire au Fonds d'immobilisations de 6,94 M$ pour l'année 2012 (TABLEAU 5). Devant un tel scénario, de nouvelles sources de financement seront nécessaires pour combler le manque à gagner, assurer le versement des services de dette et engagements prévus de même que réaliser de nouveaux projets.

TABLEAU 4

Financement des projets inscrits au PTI 2010-2011-2012

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	DURÉE	INVESTISSEMENT TOTAL	SERVICE DETTE NET			
					2009	2010	2011	2012
PROJETS AUTORISÉS								
Acquisition de 160 voitures passagers neuves à deux étages	1900-5501	75%	20	368 300 000 $	153 851 $	1 547 041 $	3 640 254 $	4 396 074 $
Acquisition de 20 locomotives neuves bimodes	1900-5502	75%	20	229 163 000 $	207 329 $	1 249 638 $	1 640 158 $	3 118 668 $
Train de l'Est	1800-1001	75%	20	390 000 000 $	884 066 $	2 708 187 $	5 857 709 $	7 823 652 $
Études	R	50%	15	15 689 000 $	34 637 $	178 173 $	703 142 $	792 018 $
Programmes entretien majeur	R	0%	10	42 624 000 $	285 058 $	1 816 172 $	3 137 119 $	4 328 561 $
Projets autorisés de 10 M$ à 30 M$	R	0% et 75%	10 et 20	100 966 000 $	367 003 $	1 029 153 $	3 151 064 $	4 126 637 $
Projets autorisés de 1 M$ à 10 M$	R	0% et 75%	10	25 363 000 $	21 241 $	374 042 $	3 615 779 $	1 361 838 $
Projets autorisés de moins de 1 M$	R	0%	1	705 000 $	- $	155 000 $	400 000 $	- $
TOTAL				**1 172 810 000 $**	**1 953 184 $**	**9 057 406 $**	**22 345 225 $**	**25 947 448 $**
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
Acquisition d'emprises ferroviaires et équipements	5000-8011	50%	20	50 608 000 $	40 882 $	194 588 $	2 030 458 $	2 030 458 $
Centre d'entretien et site de garage du matériel roulant	1100-6001	75%	20	355 400 000 $	75 165 $	853 360 $	3 013 049 $	4 953 736 $
Acquisition de 17 voitures neuves à deux étages	1900-5504	75%	20	54 251 000 $	- $	- $	- $	248 632 $
Acquisition de trois locomotives bimodes neuves	1900-5505	75%	20	36 464 000 $	- $	- $	4 373 $	253 005 $
Amélioration de la signalisation et des infrastructures	1200-5004	75%	20	37 781 000 $	- $	3 009 $	216 595 $	757 911 $
Gare intermodale Lucien-L'Allier	1200-4509	75%	20	320 000 000 $	- $	5 015 $	200 606 $	1 805 458 $
Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro	1100-5001	75%	20	42 523 000 $	2 988 $	10 291 $	146 102 $	693 978 $
Connexion ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel	5000-8013	75%	20	130 594 000 $	1 122 $	51 335 $	242 854 $	1 896 634 $
Terminus Centre-ville – Développement du nouveau terminus	2000-8002	75%	20	200 000 000 $	5 454 $	15 045 $	120 364 $	1 003 032 $
Corridor métropolitain Bonaventure	2000-2056	75%	20	118 679 000 $	1 368 $	5 757 $	423 480 $	963 252 $
Amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue	5000-4505	75%	20	75 195 000 $	7 650 $	18 857 $	305 544 $	898 115 $
Abris de train aux différents site de garage de nuit	5000-8014	75%	20	35 000 000 $	- $	180 546 $	702 123 $	702 123 $
Infrastructure ferroviaire – Accroissement capacité	1300-5003	75%	20	46 967 000 $	- $	1 244 $	125 319 $	942 188 $
Étagement de la jonction de l'Est	1100-5002	75%	20	35 700 000 $	4 662 $	104 556 $	647 778 $	716 165 $
Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et Laval	2000-2033	75%	20	153 913 000 $	12 837 $	66 662 $	158 218 $	945 619 $
Projets admissibles de 10 M$ à 30 M$	R	75 et 100%	10 et 20	207 222 000 $	306 357 $	656 627 $	2 230 831 $	4 230 908 $
Projets admissibles de 1 M$ à 10 M$	R	62% et 75%	10	174 486 000 $	65 430 $	722 674 $	4 122 350 $	5 149 581 $
Projets admissibles de moins de 1 M$	R	75%	1	4 097 000 $	20 988 $	104 290 $	578 550 $	176 400 $
TOTAL				**2 078 880 000 $**	**544 904 $**	**2 983 857 $**	**15 268 595 $**	**28 367 195 $**
GRAND TOTAL – PTI 2010-2011-2012				**3 251 690 000 $**	**2 498 088 $**	**12 051 264 $**	**37 613 819 $**	**54 314 643 $**

TABLEAU 5

Impact du PTI 2010-2011-2012 sur le solde disponible au Fonds d'immobilisations

(en milliers de $)	2009	2010	2011	2012
PROJETS AUTORISÉS				
Contribution des partenaires	31 178 000 $	33 412 000 $	35 963 000 $	36 322 630 $
Autres subventions et revenus	3 300 000 $	3 366 000 $	3 433 320 $	3 501 986 $
TOTAL – REVENUS	**34 478 000 $**	**36 778 000 $**	**39 396 320 $**	**39 824 616 $**
Service de dette au 31 décembre 2008	12 340 019 $	11 878 689 $	11 569 829 $	11 411 222 $
Investissement 2009 (projets non inclus dans le PTI 2010-2011-2012)	5 727 234 $	- $	- $	- $
Service de dette projeté (voir tableau 4)	1 953 184 $	9 057 406 $	22 345 225 $	25 947 448 $
TOTAL – DÉPENSES	**20 020 437 $**	**20 936 095 $**	**33 915 054 $**	**37 358 670 $**
Variation du solde disponible au Fonds d'immobilisations	14 457 563 $	15 841 905 $	5 481 266 $	2 465 946 $
Solde au Fonds d'immobilisations au début de l'exercice	1 988 097 $	16 445 660 $	32 287 564 $	37 768 831 $
SOLDE AU FONDS D'IMMOBILISATIONS EN FIN D'EXERCICE	**16 445 660 $**	**32 287 564 $**	**37 768 831 $**	**40 234 777 $**
PROJETS AUTORISÉS ET ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION				
Service de dette projeté des projets admissibles (voir tableau 4)	544 904 $	2 993 857 $	15 268 595 $	28 367 195 $
Variation du solde disponible au Fonds d'immobilisations	13 912 659 $	12 848 047 $	(9 787 328) $	(25 901 249) $
Solde au Fonds d'immobilisations au début de l'exercice	1 988 097 $	15 900 756 $	28 748 803 $	18 961 475 $
SOLDE AU FONDS D'IMMOBILISATIONS EN FIN D'EXERCICE	**15 900 756 $**	**28 748 803 $**	**18 961 475 $**	**(6 939 774) $**

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

LIGNES MONTRÉAL/	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers train)		
		STATIONNEMENTS 2009	PLACES VÉLOS 2009	PLACES AUTOS 2009	RÉSULTATS 2008	PRÉVISION 2009	VARIATION 2009/2008
Deux-Montagnes	12	8	373	6 023	7 687 200	7 230 900	-5.9%
Dorion-Rigaud	10	15	442	3 736	3 565 000	3 460 200	-2.2%
Blainville–Saint-Jérôme	10+3	6	279	3 081	2 231 200	2 122 500	-4.8%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	148	2 777	1 591 500	1 699 600	6.8%
Delson-Candiac	5+3	4	77	891	623 600	662 700	6.3%
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**52**	**39**	**1 319**	**16 508**	**15 698 500**	**15 283 900**	**-3.2%**

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (M–D train)		
	PLACES VÉLOS 2009	PLACES AUTOS 2009	ACHALANDAGE Res. auto 2009	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2008	TAUX D'OCCUPATION Prév. 2009	RÉSULTATS 2008	PRÉVISION 2009	VARIATION 2009/2008
Deux-Montagnes	151	1 250	266 400	92%	85%	1 595 300	1 578 000	-1.1%
Grand-Moulin	44	275	54 500	83%	79%	475 10[illegible]	464 300	-2.3%
Sainte-Dorothée	21	1 103	217 900	91%	78%	998 300	886 800	-13.2%
Île-Bigras	15	88	16 600	96%	97%	162 700	159 000	-2.3%
Roxboro-Pierrefonds	51	959	219 100	100%	100%	1 535 600	1 408 000	-8.3%
Sunnybrooke	21	524	113 600	95%	86%	864 400	839 900	-2.8%
Bois-Franc	21	754	143 800	84%	76%	729 200	663 700	-9.0%
Du Ruisseau	14	1 090	190 900	72%	69%	656 600	588 000	-10.4%
Montpellier	14	-	-	0%	0%	619 700	625 800	1.0%
Mont-Royal	7	-	-	0%	0%	633 100	625 100	-1.3%
Canora	14	-	-	0%	0%	348 000	352 800	1.4%
Gare Centrale	-	-	-	0%	0%	6 756 000	6 290 400	-6.9%
TOTAL	**373**	**6 023**	**1 222 700**	**88%**	**82%**	**15 374 000**	**14 401 000**	**-6.3%**
MONTRÉAL/DORION-RIGAUD								
Rigaud	7	130	1 600	5%	5%	8 800	13 200	50.0%
Hudson	7	38	6 600	77%	73%	30 500	30 200	-1.0%
Vaudreuil	21	831	115 500	67%	55%	353 100	377 900	7.0%
Dorion	14	140	19 400	55%	55%	191 400	159 400	-16.7%
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	23	184	31 500	94%	68%	218 700	184 500	-15.6%
Île-Perrot	23	290	59 700	85%	82%	187 400	235 300	25.6%
Sainte-Anne-de-Bellevue	14	336	31 100	40%	37%	186 200	139 400	-25.1%
Baie-d'Urfé	7	72	12 400	71%	68%	69 800	67 900	-2.7%
Beaurepaire	28	43	10 100	98%	93%	180 500	170 300	6.1%
Beaconsfield	70	465	107 700	92%	92%	713 600	711 [illegible]	-0.3%
Cedar Park	23	27	6 800	99%	100%	232 200	223 900	-3.6%
Pointe-Claire	31	645	84 200	55%	52%	354 700	342 000	-3.6%
Valois	23	115	25 800	89%	89%	262 700	266 900	1.6%
Pine Beach	23	-	-	0%	0%	134 200	142 400	6.1%
Dorval	19	402	71 300	73%	70%	251 600	243 300	-3.3%
Lachine	39	-	-	0%	0%	229 000	231 100	0.9%
Montreal-Ouest	14	20	4 100	88%	81%	456 100	451 200	-1.1%
Vendôme	37	-	-	0%	0%	1 305 400	1 215 300	-6.9%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	1 784 100	1 770 700	-0.8%
TOTAL	**442**	**3 736**	**557 900**	**81%**	**82%**	**7 139 000**	**6 976 100**	**-2.2%**
MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME								
Saint-Jérôme	60	378	82 500	92%	87%	248 500	255 500	2.7%
Blainville	28	582	95 400	71%	65%	357 300	324 700	-9.1%
Sainte-Thérèse	55	664	139 500	87%	83%	608 500	568 100	-6.7%
Rosemère	41	431	75 400	85%	73%	468 400	409 500	-12.6%
Sainte-Rose	38	756	86 400	45%	45%	308 900	304 400	-1.5%
Vimont	14	270	40 300	71%	59%	154 700	164 500	6.3%
De la Concorde	29	-	-	0%	0%	536 800	578 200	7.7%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	0%	0%	143 100	134 200	-6.2%
Chabanel	-	-	-	0%	0%	59 900	64 300	7.3%
Parc	7	-	-	0%	0%	995 800	867 800	-12.9%
Montreal-Ouest	-	-	-	0%	0%	74 400	100 500	35.1%
Vendôme	-	-	-	0%	0%	124 900	124 500	-0.3%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	380 900	348 700	-8.5%
TOTAL	**279**	**3 081**	**519 500**	**71%**	**71%**	**4 462 500**	**4 244 900**	**-4.9%**
MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	21	694	106 200	86%	61%	327 600	357 200	9.0%
McMasterville	37	672	71 900	63%	42%	311 800	300 700	3.6%
Saint-Basile-le-Grand	60	374	79 900	84%	77%	316 200	299 900	-5.2%
Saint-Bruno	10	555	82 500	53%	59%	264 400	269 900	2.1%
Saint-Hubert	10	225	62 400	100%	100%	191 800	209 400	9.2%
Saint-Lambert	10	257	67 900	100%	100%	186 900	271 500	45.3%
Gare Centrale	-	-	-	0%	0%	1 584 200	1 690 [illegible]	6.7%
TOTAL	**148**	**2 777**	**470 800**	**63%**	**60%**	**3 182 900**	**3 199 200**	**0.5%**
MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC								
Candiac	7	110	22 600	70%	82%	54 100	67 300	24.4%
Delson	14	170	9 000	26%	21%	51 400	46 800	-8.9%
Saint-Constant	21	172	22 400	57%	52%	189 300	194 100	2.5%
Sainte-Catherine	28	439	78 200	64%	71%	269 000	265 300	-1.4%
LaSalle	7	-	-	0%	0%	67 200	82 100	22.2%
Montreal-Ouest	-	-	-	0%	0%	25 100	51 800	106.4%
Vendôme	-	-	-	0%	0%	274 400	304 200	10.9%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	316 900	313 800	-1.0%
TOTAL	**77**	**891**	**132 200**	**58%**	**59%**	**1 247 400**	**1 325 400**	**6.3%**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**1 319**	**16 508**	**2 933 000**	**72%**	**71%**	**31 396 800**	**30 407 400**	**-3.2%**

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		STATIONNEMENTS 2009	PLACES VÉLOS 2009	PLACES AUTOS 2009	RÉSULTATS 2008	PRÉVISION 2009	VARIATION 2009/2008
Express Chevrier	3	1	22	2 326	1 216 000	1 270 200	4,5%
Express Île-des-Sœurs	3				6 800	27 540	-
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	**6**	**1**	**22**	**2 326**	**1 222 800**	**1 297 740**	**6,1%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+O au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS 2008	VARIATION 2008/2007
Angrignon	4	25	6 915 300	-0,2%
Brossard	4	41	2 232 000	1,6%
Cartier	2	24	4 945 300	-
Côte-Vertu	3	23	11 778 200	1,0%
De Montarville	2	7	146 200	-
Henri-Bourassa Nord	2	7	1 248 100	-77,1%
Henri-Bourassa Sud	1	14	6 865 500	-4,5%
Le Carrefour	2	15	555 600	-17,8%
Longueuil	7	54	12 956 900	6,0%
Montmorency	3	17	4 866 400	-
Radisson	5	15	3 929 200	7,1%
Repentigny	2	12	332 600	5,2%
Centre-Ville	10	75	11 410 000	2,5%
Saint-Eustache	2	8	308 400	14,5%
Sainte-Thérèse	2	14	931 700	-5,2%
Terrebonne	1	10	1 832 300	7,9%
TOTAL	**52**	**370**	**71 163 700**	**2,8%**

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/Bretelle Tellier	-	1,5	1,5
A25	-	5,0	5,0
A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	oui	10,7	10,8
Avenue du Parc	oui	3,5	3,0
Boul. Newman	-	3,2	3,2
Boul. Pie-IX	-	8,5	8,5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/N132-138/Bretelle Mercier	oui	6,2	0,1
Boul. Taschereau	oui	5,4	5,4
Bretelle Taschereau	-	0,5	-
Côte-des-Neiges	-	5,1	4,8
Henri-Bourassa	-	8,3	8,3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7,0	6,1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
Route 116	-	1,2	1,3
Route 132/Montbrun	-	2,0	-
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	8,0	8,0
Rue Sherbrooke Est	-	1,8	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
Concorde/Notre-Dame		2,7	2,7
TOTAL		**85,3**	**73,0**

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE AUTO		
	PLACES VÉLOS 2009	PLACES AUTOS 2009	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2008	Prév. 2009	RÉSULTATS 2008	PRÉVISION 2009	VARIATION 2009/2008
Angrignon	96	733	65%	67%	120 100	123 800	3,1%
Brossard-Chevrier	22	2 326	89%	91%	445 000	454 900	2,2%
Brossard-Panama	76	958	100%	100%	248 800	257 500	3,5%
Cartier	60	465	90%	90%	105 500	105 000	-0,5%
Chambly	7	335	87%	83%	62 800	70 400	12,1%
Châteauguay	15	349	85%	87%	74 400	76 100	2,3%
De Montarville	35	307	57%	90%	43 800	70 000	59,8%
De Mortagne	15	125	41%	23%	13 000	7 300	-43,8%
Georges-Gagné	15	432	76%	89%	82 700	96 900	17,2%
La Prairie	7	507	86%	83%	112 400	105 800	-5,9%
Le Carrefour	35	226	20%	15%	11 200	8 800	-21,4%
Longueuil	622	2 370	65%	58%	388 000	348 500	-10,2%
Mercier	7	33	95%	97%	7 900	8 100	2,5%
Montmorency	263	1 217	88%	88%	270 300	269 900	-0,1%
Namur	21	428	89%	94%	96 100	101 000	5,1%
Radisson	39	518	96%	96%	123 800	125 400	1,3%
Repentigny	14	242	75%	71%	45 300	43 500	-4,0%
Seigneurial	14	125	50%	38%	15 600	11 900	-23,7%
Saint-Eustache	45	20	78%	81%	3 900	4 100	5,1%
Sainte-Julie	30	248	100%	97%	73 000	60 800	-16,7%
Sherbrooke	-	279	56%	51%	39 400	35 900	-8,9%
Terrebonne	71	857	91%	87%	196 800	188 100	-4,4%
TOTAL	**1 500**	**13 100**	**81%**	**80%**	**2 570 800**	**2 573 700**	**-0,2%**
TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTM-A)	**2 820**	**29 600**	**70%**	**75%**	**5 490 600**	**5 506 700**	**0,3%**

INITIATIVES PROPOSÉES PAR LES PARTENAIRES EXTERNES

INITIATIVES PROPOSÉES PAR LES PARTENAIRES EXTERNES
Dans le cadre des consultations de mai et d'octobre 2009

CIT Chambly – Richelieu – Carignan

Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 - Voie réservée et mesures préférentielles

- RECEVABILITÉ : 2000-2058. Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude

Système d'aide à l'exploitation : Système d'affichage dynamique à l'autoparc

- RECEVABILITÉ : 5100-1501. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

CIT Laurentides

Voies réservées dans l'axe de l'autoroute 15

- RECEVABILITÉ : 2000-8003. Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage

Voies réservées dans l'axe de l'autoroute 19

- RECEVABILITÉ : Une étude du MTQ est en cours concernant cet axe autoroutier. L'AMT collabore déjà aux analyses de faisabilité d'implantation de mesures préférentielles pour les autobus dans ce corridor. L'implantation éventuelle de telles mesures se fera en coordination avec les travaux routiers prévus par le MTQ sur cet axe autoroutier.

Rabattement à la gare de Rosemère

- RECEVABILITÉ : 1300-4519. Gare Rosemère - Aménagement du stationnement et amélioration de l'accessibilité – Étude

Acquisition et implantation de GPS / compte-personnes

- RECEVABILITÉ : L'AMT est en attente de la subvention du MTQ.

CIT La Presqu'île

Gare de Vaudreuil – Aménagement permanent du stationnement

- RECEVABILITÉ : 1200-1004. Gare Vaudreuil - Aménagement permanent

Gare unique sur l'Île-Perrot

- RECEVABILITÉ : Une étude à cet égard a déjà été réalisée par l'AMT en 2001. À ce jour, l'AMT n'a reçu aucune résolution des maires concernés appuyant le concept d'une gare unique sur l'Île-Perrot. Advenant la réception d'une résolution positive à cet effet, l'AMT pourrait effectuer une mise à jour des études réalisées antérieurement.

Train express entre Montréal et Vaudreuil-Dorion

- RECEVABILITÉ : 1200-8001. Desserte de l'ouest de l'île et de l'aéroport P.-E.-Trudeau vers le centre-ville – Étude

Voie réservée autoroute 20

- RECEVABILITÉ : Une étude du MTQ concernant cet axe autoroutier est actuellement en cours dans le cadre des mesures de mitigation des travaux de l'échangeur Turcot. L'implantation éventuelle de telles mesures se fera en coordination avec les travaux routiers prévus par le MTQ sur cet axe autoroutier.

Voie réservée autoroute 40

- RECEVABILITÉ : 2000-8006. Mesures préférentielles A-40 - Secteurs Vaudreuil/Saint-Laurent - Étude

CIT Le Richelain

Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 - Voie réservée et mesures préférentielles

- RECEVABILITÉ : 2000-2058. Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude

Système d'aide à l'exploitation : Système d'affichage dynamique à l'autoparc

- RECEVABILITÉ : 5100-1501. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

Voie réservée sur le boulevard Taschereau

- RECEVABILITÉ : 2000-2060. Amélioration du corridor Taschereau – Étude

CIT Roussillon

Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 - Voie réservée et mesures préférentielles

- RECEVABILITÉ : 2000-2058. Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude

Système d'aide à l'exploitation : Système d'affichage dynamique à l'autoparc

- RECEVABILITÉ : 5100-1501. Systèmes Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

Voie réservée sur le boulevard Taschereau

- RECEVABILITÉ : 2000-2060. Amélioration du corridor Taschereau – Étude

Voie réservée sur la route 132 avec étude pour les stationnements incitatifs

- RECEVABILITÉ : 2000-1024. Route 132 secteur Delson – Saint-Constant – Voie réservée et stationnements

Gare de train à Kahnawake

- RECEVABILITÉ : 1500-4508. Gare Kahnawake – Étude

CIT Sorel-Varennes

Logiciel d'aide à l'exploitation relié aux équipements de vente et perception

- RECEVABILITÉ : 5000-9009. Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes

Étude de projet d'un stationnement incitatif à Contrecœur

- RECEVABILITÉ : 2000-1042. Stationnement incitatif dans le corridor de l'A-30 - Secteurs Contrecœur et Verchères – Étude

Étude de projet d'un stationnement incitatif à Verchères

- RECEVABILITÉ : 2000-1042. Stationnement incitatif dans le corridor de l'A-30 – Secteurs Contrecœur et Verchères – Étude

Réalisation d'un stationnement incitatif à Varennes

- RECEVABILITÉ : 2000-1023. Stationnements incitatifs dans le corridor de la route 132 à Varennes

Système de communication avec les véhicules de la flotte du CITSV

- RECEVABILITÉ : Le remplacement de l'équipement dysfonctionnel actuel est aux frais du CITSV. Toutefois, l'AMT pourrait fournir des informations au CITSV sur les systèmes de communications existants combinant voix et données en matière de STI

CIT Sud-Ouest

Reconnaissance de la voie réservée sur la route 138/132, entre le boulevard d'Anjou et la rue Saint-Francis

- RECEVABILITÉ : Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT. Fiche de projet transférée à la Vice-présidence Exploitation.

Études – Train de banlieue Châteauguay-Beauharnois

- RECEVABILITÉ : 1500-8002. Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus

- RECEVABILITÉ : 2000-8002. Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus

Réaménagement de la billetterie Angrignon

- RECEVABILITÉ : 5000-9010. Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon

Stationnement Châteauguay – Agrandissement

- RECEVABILITÉ : 2000-1035. Stationnement Châteauguay

Gare Vaudreuil – Aménagement permanent du stationnement

- RECEVABILITÉ : 1200-1004. Gare Vaudreuil – Aménagement permanent

Mesures préférentielles sur A-20 pour échangeurs Saint-Pierre et Turcot

- RECEVABILITÉ : Une étude du MTQ concernant cet axe autoroutier est actuellement en cours dans le cadre des mesures de mitigation des travaux de l'échangeur Turcot. L'implantation éventuelle de telles mesures se fera en coordination avec les travaux routiers prévus par le MTQ sur cet axe autoroutier.

Mise en service d'un Express métropolitain Châteauguay/Montréal exploité par le CITSO

- RECEVABILITÉ : Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT.

Aménagement d'un terminus métropolitain à Châteauguay

- RECEVABILITÉ : Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT.

CIT de la Vallée du Richelieu

Voie réservée route 116

- RECEVABILITÉ : 2000-2057. Voie réservée route 116 – Étude

Affichage de l'information en temps réel du terminus Longueuil

- RECEVABILITÉ : 5100-1501. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

Aménagement permanent de la gare Mont-Saint-Hilaire

- RECEVABILITÉ : 1400-4514. Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

Aménagement permanent de la gare McMasterville

- RECEVABILITÉ : 1400-4513. Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

Aménagement permanent de la gare Saint-Basile-le-Grand

- RECEVABILITÉ : 1400-4515. Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent

MRC L'Assomption

Étude de faisabilité et des coûts d'aménagement de relocalisation du terminus Repentigny

- RECEVABILITÉ : 2000-8007. Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC L'Assomption – Étude

Stationnement incitatif – L'Assomption

- RECEVABILITÉ : 2000-1041. Stationnement incitatif – L'Assomption

OMIT Sainte-Julie

Corridor Boulevard Roland-Therrien et Sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles

- RECEVABILITÉ : 2000-2058. Corridor Boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude

Système d'aide à l'exploitation : Système d'affichage dynamique à l'autoparc et au terminus de Place Bonaventure

- RECEVABILITÉ : 5100-1501. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

RTL

Axe en site propre Bord-de-l'Eau - Roland-Therrien - de la Savane

- RECEVABILITÉ : 2000-2059. Axe en site propre Bord-de-l'Eau - Roland-Therrien – de la Savane – Étude

Axe en site propre Taschereau–Curé-Poirier-Jacques-Cartier-de Mortagne

- RECEVABILITÉ : 2000-2060. Amélioration du corridor Taschereau – Étude

Accès au terminus Panama via le boulevard Pelletier

- RECEVABILITÉ : 2000-1514. Terminus et stationnement Brossard/Panama – Étude

Système de comptage des passagers de la ligne Express Chevrier

- RECEVABILITÉ : Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT. Fiche de projet transférée à la Vice-présidence Exploitation

Mesures préférentielles ou tunnel pour les autobus entre le stationnement Chevrier et la voie réservée A-10

- RECEVABILITÉ : 2000-2055. Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études

Axe en site propre Taschereau – Terminus Longueuil

- RECEVABILITÉ : 2000-2060. Amélioration du corridor Taschereau – Étude

Mesures préférentielles à la Place Charles-Lemoyne

- RECEVABILITÉ : 2000-8010. RTM-Autobus – Mesures préférentielles

Préemption sur le chemin Chambly

- RECEVABILITÉ : 5000-8008. Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains

STL

Panneaux à messages variables Le Carrefour et Côte-Vertu

- RECEVABILITÉ : 5100-1501 Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

Ville de la Prairie

Étude pour une gare à La Prairie

- RECEVABILITÉ : 1500-8004 Desserte secteur La Prairie – Études d'opportunité et de faisabilité